

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE-UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO - LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM
COMÉRCIO EXTERIOR

MARIA DO EGITO FAZENDA COCHE

DIFICULDADES DA LOGÍSTICA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO EM SANTA
CATARINA NO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE MAÇA PARA A
EXPORTAÇÃO.

CRICIÚMA

2014

MARIA DO EGITO FAZENDA COCHE

**DIFICULDADES DA LOGÍSTICA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO EM SANTA
CATARINA NO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE MAÇÃ PARA A
EXPORTAÇÃO.**

Trabalho de Conclusão de curso apresentado
para a Obtenção do grau de Bacharelado no
curso de Administração Linha de formação
Específica em Comércio Exterior da
Universidade do Extremo Sul Catarinense,
UNESC.

Orientador (a): Prof.^(a) Maria Helena Souza

CRICIÚMA

2014

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a Deus Pai todo Poderoso que me concedeu essa oportunidade, a minha família pelo apoio e orações no decorrer da elaboração do trabalho, para amenizar contrariedades encontradas ao longo do curso. A Professora orientadora Maria Helena Souza que partilhou os seus conhecimentos e experiências, minha eterna gratidão.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me iluminar e abençoar toda a minha trajetória.

Ao meu pai Teodoro, e minha mãe Domingas, pelo apoio, e por se fazerem presentes em todos os momentos da minha vida, pelo carinho, amor, educação, essenciais para a construção do meu caráter.

Aos meus irmãos e amigos pelas dicas importantes que contribuíram para a minha formação profissional.

A minha professora Maria Helena que sempre esteve disponível para mim, aos meus guias espirituais, pastor Jordeiri e a irmã Rosane, pela vossa proteção.

Aos meus amigos Filipe Guerra, Arquimedes e Aristóteles que sempre estiveram comigo em meio às dificuldades, minha gratidão pelas vossas orações ao meu favor.

A todos aqueles que de alguma forma ajudaram, grata por acreditarem nas minhas capacidades, idéias, e principalmente quando eu não acreditava que seria capaz de finalizar o projeto.

RESUMO

COCHE, Maria do Egito Fazenda. **Dificuldade da Logística do Transporte Rodoviário em Santa Catarina no escoamento da Produção da maçã para a exportação.** 2014. 55 páginas. Monografia do Curso de Administração_ de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense_ UNESC.

O presente trabalho teve como objeto de estudo a Estrutura do transporte rodoviário em Santa Catarina no escoamento da produção da maçã para a exportação. A pesquisa foi aplicada as empresas catarinenses produtoras e exportadoras de maçã. Constatou se que o mau desempenho das rodovias no estado é um fator que dificulta as empresas no escoamento da maçã para a exportação, conseqüentemente gera insatisfação por parte das empresas, elevando assim os custos logística e afeta no preço da maçã no exterior. Quanto aos procedimentos metodológicos foram utilizados como meios de investigação dados secundários e primários, quanto aos fins de investigação à pesquisa caracteriza-se como bibliográfica e quanto aos meios Descritiva.

Palavras chave: Infraestrutura, Rodovias, Competitividade.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	2
1.2 OBJETIVOS	4
1.2.1 Objetivo geral	4
1.2.2. Objetivos específicos.....	4
1.3 JUSTIFICATIVA	4
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	6
2.1 UM BREVE HISTÓRICO SOBRE A AINFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE CATARINENSE.....	6
2.1.1 Infra- Estrutura	7
2.1.2 Rodovias	10
2.1.3 Competitividade	14
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	22
3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA	22
3.2 DEFINIÇÕES DA ÁREA OU POPULAÇÃO- ALVO	23
3.3 PLANOS DE COLETA DE DADOS	24
3.4 PLANOS DE ANÁLISE DOS DADOS	25
3.5 SÍNTESES DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	25
4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	27
5. CONCLUSÃO	31
REFERENCIA	32
ANEXO.....	49

1. INTRODUÇÃO

O sistema de transporte é fundamental para o desenvolvimento econômico de um país, pois, sem ele os consumidores não teriam acesso aos produtos (EARTH, 2006). O sistema de transporte rodoviário brasileiro surgiu em 1950, atualmente apesar da sua instabilidade e da dependência do modal rodoviário, o Brasil conta com 61 km de vias federais pavimentadas. (IPEA, 2011).

O estado de Santa Catarina identificava-se simplesmente pelos setores tradicionais por falta de meios para a expansão tecnológica (GEVAERD, 2004).

As rodovias tiveram um papel fundamental na integração regional, contudo a lentidão com que avançaram sobre o território não contribuiu para a formação de uma identidade catarinense que, mesmo com as facilidades de circulação proporcionadas pelos sistemas de transporte no caso o rodoviário, os catarinenses mantiveram suas culturas regionalizadas (BARBOSA, 2010. p84).

O incremento da infra-estrutura de transporte teve o seu início desde a essência colonial e teve como o transporte rodoviário o principal meio de escoamento da produção (MATTOS, 2010).

Nos dias atuais as rodovias encontram-se sufocadas pelo fato de se sobrecarregar pelo modal rodoviário tudo o que é produzido no setor agropecuário e industrial (MARGARIDA, 2008). O estado divide-se categoricamente desde o relevo: o litoral e o planalto (SILVA, 2008).

O planalto catarinense passou a ser estudado economicamente desde Lages, Curitiba e Campos Novos, pelos paulistas através da pecuária nos campos naturais e aberto como clareiras nas matas. Posteriormente, os açorianos operavam no litoral catarinense com policulturas de parentes com produtos agrícolas que criava restos e depois era exportado pelo porto da ilha de Santa Catarina para as praças comerciais atlânticas sul americanas (GOULARTI FILHO, 2002).

De acordo com Mattos, naquela época, as atividades produtoras eram independentes, ao passo que o óleo era fundamental e comercial para os portugueses. No século XIX, houve ocupação dos vales Atlânticos pelos europeus em sistema de industrialização neste caso os alemães e os italianos passaram a ser os grandes produtores com o intuito de criar boas relações e duradouras com as partes mais evoluídas da economia brasileira na sua zona meridional, existe uma maior predominância de italianos que efetuam atividades policulturas.

A infra-estrutura catarinense segundo Mattos (2010), é formada por 4 portos(São Francisco do sul, Itajaí, Imbituba e Laguna) possui como infra-estrutura aeroportuária 4 aeroportos: o aeroporto de Joinville, Navegantes, Florianópolis e Chapecó. O estado possui mais ou menos 2.606 km de rodovias federais 6.000km de rodovias estaduais, as rodovias que separam o estado o estado são: BR-101, BR-116, BR-153, BR-280, BR-282, e BR-470. Diante desse contexto, o objetivo geral do trabalho é estudar os desafios do transporte rodoviário em Santa Catarina no escoamento da produção da maçã para a exportação.

A macieira é uma das frutíferas cultivada a nível mundial, porém, no Brasil a produção de maçã esta localizada nas regiões dos estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná (BRDE, 2005). Devido às condições climáticas, o estado de Santa Catarina possui duas grandes principais regiões produtoras e responsáveis pelo cultivo da maçã a nível nacional entre elas destacam-se a região de São Joaquim e Fraiburgo. A primeira destaca-se pelo seu clima propício para o cultivo da maçã, e a segunda possui um clima quente e solo fértil para o cultivo de grandes dimensões de pomares (GASPERIN, 2004).

Portanto, devido as suas condições climáticas há uma maior tendência de concentração de agricultores, trabalhando em cooperação e conseqüentemente gera renda aos produtores, emprego e desenvolvimento regional (FORNAZIER; WAQUIL, 2011). A macieira é uma genealogia de fruteira que requer frio para o seu cultivo, portanto, a falta ou a abundancia de chuvas pode causar impedimentos no desenvolvimento da planta (FERNANDES, 2011).

A cadeia produtiva de maçã é formada pelos seus insumos- mudas, fertilizantes, produção agrícola, classificação, embalagem, armazenamento distribuição e comercialização. Um pomar possui vida útil de vinte anos, e três anos para a sua safra (BNDES, 2010).

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

Desde os primórdios o homem utilizava o animal como o meio de transporte para poder deslocar se de um ponto para o outro. Tempos depois com o surgimento da tecnologia surgem veículos que permite a locomoção do homem de uma região para a outra, até os dias atuais (ARCHIVES, 2013).

De acordo com Archives, a história do transporte rodoviário no Brasil foi marcada com a chegada da família real no rio de janeiro em 1808, verificou se um aumento da população que consequentemente gerou um leque de usuários para o transporte. 1920 foi o ano em que começaram a ocorrer transformações em infraestrutura rodoviária brasileira durante a governação de Washington Luís, nessa época surge à produção do primeiro caminhão da Diesel na Alemanha e, nove anos depois no Brasil.

Naquela era o transporte ferroviário era o mais frequente e mais usado para o transporte de cargas e pessoas em relação ao rodoviário porque o transporte rodoviário demandava muito dinheiro e ocasionava muitas despesas. Com o advento da segunda guerra mundial em 1929, houve uma decadência total no sector ferroviário. Daí o governo brasileiro pensou em investir em uma malha que achava mais rápida e viável que demandasse menos custos naquele momento, setor rodoviário. O setor rodoviário passou a ser o centro das atenções para o governo. Com o rápido crescimento da industrialização, de cidades, propiciou expansão no setor rodoviário brasileiro, daí o setor passou a contribuir na economia do território brasileiro. Em 1980 e 1990 surge deterioração no sistema rodoviário.(ARCHIVES, 2013).

Segundo a CNT (2013), a malha rodoviária representa 65% das cargas transportadas pelo Brasil e 90% da movimentação de passageiros.

De acordo Archives, o transporte rodoviário apesar de contribuir para o crescimento da economia no Brasil, o sistema rodoviário apresenta problemas no setor de estruturação que acabam elevando os custos.

Morales (2013), a má conservação das rodovias faz com que o Brasil vive dificuldades no setor logístico de transporte rodoviário. Diante desse contexto pode se dizer que a matriz do transporte rodoviário brasileiro apresenta precariedade nas rodovias,dificuldades que geram maiores custos logísticos tornando o país menos competitivo no mercado internacional(EARTH, PALMEIRA, 2006).Em posição deste cenário termina-se a situação problema com a seguinte questão: **Quais são os desafios da logística do transporte rodoviário em Santa Catarina no escoamento da produção de maçã para a exportação?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

O presente estudo tem como objetivo estudar os desafios do transporte rodoviário em Santa Catarina no escoamento da produção de maçã para a exportação.

1.2.2. Objetivos específicos

- a) Pesquisar na bibliografia a estrutura do transporte rodoviário brasileiro em Santa Catarina.
- b) Descrever os desafios da estrutura do transporte rodoviário.
- c) Analisar os desafios encontrados na logística de exportação da maçã.

1.3 JUSTIFICATIVA

O presente estudo tem como **objetivo** estudar os desafios do transporte rodoviário em Santa Catarina Santa Catarina no escoamento da produção da maçã para a exportação. O estudo possui uma grande importância para a economia brasileira no seu todo já que a maior carga transportada pelo território é deslocada por rodovias. O mesmo contribui para a competitividade inter-regional, pois os elevados custos logísticos afetam no crescimento econômico. Diminuição de impactos ambientais causados pelas rodovias pelo seu estado de má conservação. Por causa da extrema importância das rodovias no âmbito social e econômico elas são responsáveis pela grande quantidade do escoamento dos insumos produzidos pelo Brasil.

O estudo é **relevante** para a pesquisadora e para a universidade. Para a pesquisadora, pois através do mesmo poderá permitir conhecer a estrutura do transporte rodoviário brasileiro do estado catarinense, aumentar seus conhecimentos sobre a área, e através de estudos propor sugestões que possam ser úteis e aprovadas para o melhoramento do setor e contribuir no crescimento e

desenvolvimento econômico duma nação. Para a universidade, pois poderá inserir os resultados do estudo em seu acervo de pesquisa, porém poderá servir de produto de desenvolvimento de determinada linha de raciocínio científico por algum pesquisador, prognosticar consulta

Pode - se dizer que o momento foi **oportuno** para a pesquisadora, pois, a época era propícia para as experiências que possam ditar o futuro profissional da pesquisadora, o caso em estudo preocupa - se com a estruturação do transporte rodoviário situação que atualmente muito debatida relacionada com a questão de custos logísticos que muito se tem comentado e apresenta impactos negativos que afetam as rodovias catarinenses no escoamento da sua produção que conseqüentemente gera menos competência para o setor no mercado internacional. O mesmo produzirá informações confiáveis sobre a malha rodoviária brasileira, porém, a oportunidade justifica-se pela contemplação de informações disponíveis em dados secundários.

Portanto este estudo torna - se **viável**, porque a pesquisadora possui acesso as informações, por meio de sites confiáveis, internet, revistas, e jornais e artigos, pelo fato de ser um caso muito estudado. De outro modo, os custos para a realização do estudo serão de inteira responsabilidade da pesquisadora e terá o tempo suficiente para a realização da pesquisa no tempo estabelecido pelo cronograma do curso de Administração – Linha de Formação Específica Em Comercio Exterior.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

No presente capítulo será abordado assuntos relacionados à temática do trabalho de conclusão do curso. Os mesmos serão desenvolvidos por meio de referências bibliográficas para darem maior sustento e clareza no trabalho para o melhor entendimento sobre o estudo em causa.

2.1 UM BREVE HISTÓRICO SOBRE A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE CATARINENSE.

Santa Catarina é um dos maiores exportadores do Brasil, possui adversidade no pólo industrial com acentuação no setor agropecuário, porém há uma debilidade nas cadeias de suprimento oriundo das dificuldades do sistema logístico ligado à infraestrutura de transporte e logística (VARELLA et. al... 2013). A infraestrutura de transporte catarinense teve o seu desenvolvimento na era colonial até os dias atuais, e tem como o modal rodoviário o meio de transporte principal no escoamento da produção. (MATTOS, 2010).

Ainda Mattos, a infra-estrutura de transporte do estado está constituído por quatro portos (São Francisco do Sul, Imbituba, Itajaí e Laguna), vale ressaltar que os mesmos possuem uma interligação com a malha rodoviária que liga o território nacional (Nordeste catarinense Vale de Itapocú, Vale do Itajaí e sul catarinense). (ROCHA, VIDAL e GUTERRES, 2011). Segundo Mattos, O estado possui aproximadamente 2.606 km de rodovias federais e 600 km de rodovias estaduais, e entre as federais tem a BR-101, BR-116, BR-280, BR-282 e BR-470, no entanto, as duas primeiras são consideradas como as rodovias mais importantes para o estado em relação ao tráfego.

As rodovias representaram um papel importante na formação econômica catarinense, desse modo as relações entre o planalto meridional e o sudeste brasileiro.

“A ligação entre Lages e Desterro era de suma importância, uma vez que a vila planáltica necessitava de produtos essenciais para o desempenho da atividade pecuária, tais como o sal. Contudo as dificuldades não foram poucas: a topografia movimentada vales encaixados e rios caudalosos, precárias técnicas disponíveis na época, o fraco desenvolvimento econômico dessas regiões, a falta de recursos financeiros, a baixa

densidade demográfica são alguns fatores que dificultaram a abertura da estrada” (BARBOSA, 2010, p84)

Desse modo, a abertura da primeira estrada aconteceu desde as primeiras colônias de imigrantes Alemães ao longo da serra. O já mencionado Barbosa, afirma que, a abertura de estradas foi importante, pois, permitiu a integração das colônias oeste a ao novo padrão de vida econômica e regional. Quando se estuda a história da colonização catarinense, percebe-se que as atividades socioeconômicas do estado estão intimamente ligadas ao transporte rodoviário (MATTOS, 2010).

Portanto, devido o volume de carga, e o grau de tráfego, o setor vem se apresentando vulnerável. A malha rodoviária catarinense liga várias regiões do estado a BR-101 é considerada a via principal porque cruza o litoral e escoar a maior parte da produção do estado. A segunda rodovia importante é a BR-470 que une o Oeste ao litoral, a BR-470 se liga a BR-283 e nela circula toda a produção agroindustrial que é exportada pelo porto de Itajaí (PBlog, 2013). A multiplicação das rodovias que cruzam o estado é extremamente importante para o crescimento e escoamento da produção catarinense nos rumos aos portos de Itajaí, Navegantes e São Francisco do Sul (BAUER, 2012).

2.1.1 Infra- Estrutura

Com o surgimento da organização humana o homem sentiu a necessidade de deslocar-se de um lugar para o outro para satisfazer as suas necessidades, sendo assim, criou diversas maneiras de se movimentar e circular.

Com o advento da evolução e revolução de infra-estrutura de transporte, hoje existem cinco meios de transporte a considerar: rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário e dutoviário. (OLIVEIRA, 2012)

De acordo Oliveira e Turolla (2013), as externalidades e o setor infraestrutura, são particularidades que determinam o setor de transporte, as mesmas são essenciais para o crescimento econômico de um país. As externalidades estão ligadas aos impactos positivos e negativos das diligências econômicas de um estado. As externalidades negativas são todos os impactos que afetam na constituição do produto final, e as positivas estão relacionadas a todos os

fatores que geram rendimentos econômicos eficientes para a economia de uma região. (TUROLLA, OLIVEIRA, 2013).

De acordo com as auditorias feitas pelo TCU- Tribunal de Contas da União (2007), o setor de transporte no Brasil apresenta um estado de má conservação de infra-estrutura excepcionalmente o rodoviário em relação aos demais modais.

Além das más condições de transporte impossibilitar no crescimento do comércio, a precariedade das rodovias também é um fator que pode afetar infelizmente o rendimento de outros setores. Economicamente, o transporte contribui para o bem estar social, segurança e qualidade de vida. Porém o investimento em infra-estrutura é de extrema importância porque esta ligada diretamente ao desenvolvimento de uma nação. (ARAÚJO, 2006). O investimento em infra-estrutura esta ligado aos aspetos econômicos e sociais tais como o crescimento do produto interno bruto, no aumento da competitividade empresariais e no saneamento básico e de transporte (PUGA, BORÇA JUNIOR, 2011).

Para Ichihara (2007), o conhecimento da infra- estrutura de transporte é imprescindível em países de grandes dimensões continentais porque contribui na tomada de decisões estratégicas para o crescimento do mesmo.

Investimento em transporte é a condição básica para a logística da produção de bens e serviços de um país (TCU, 2007).

O setor de transporte no Brasil é considerado como um setor de maior destaque pelo fato do Brasil ser um país de grandes dimensões continentais. Sendo assim, o setor de transporte é um meio de incentivo ao comércio, e das relações comerciais brasileiras. O transporte no País apresenta um estado decadente que influencia na economia e na competitividade do mesmo (GARCIA, 2014).

As más condições das rodovias é o fator da elevação dos custos logísticos no Brasil em relação aos outros países (FRISCHTAK, 2009).

Uma comparação feita pela BNDES (2012), evolução e perspectiva de investimentos totais em diversos segmentos de infra-estrutura de 2008 a 2011, constatou se que o Brasil investiu R\$ 160 a 166 bilhões em energia elétrica, R\$ 85 a 102 bilhões em telecomunicações, de R\$ 34 a 42 bilhões em saneamento básico e de R\$ 80 a 179 bilhões em transporte.

Porém Garcia (2014), o investimento em infra-estrutura de transporte no Brasil ainda precisa crescer, embora tenha apresentado alguns avanços, o mesmo também contribui para a competitividade do país.

Para o mesmo autor, o Brasil possui uma concentração no investimento em transporte rodoviário, e baixo investimento em outros modais ao passo que outros países com grandes expansões territoriais como, Estados Unidos entre outros, investem em modais ferroviários e aquaviário.

Os níveis de custos logísticos são elevados em relação aos outros países (TUROLLA; OLIVEIRA, 2013).

Dados fornecidos pela ILOS (2010), uma comparação entre as matrizes de transporte brasileira e americana em 2008, o Brasil investiu mais de 60% da sua economia no modal rodoviário, seguido do ferroviário, aquaviário, e dutoviário, ao passo que os Estados Unidos investiram 42% em modal ferroviário, seguido do rodoviário, aquaviário e dutoviário.

Os custos fixos elevados em capital causam ineficiência econômica produtiva e alocativa, de outro modo, a alta participação do transporte rodoviário desequilibra a matriz elevando o custo logístico e de transporte. Segundo Garcia (2014), em 2002 a 2007 houve uma estabilidade no investimento privado em rodovias com uma representação média de R\$ 1,8 bilhões ao ano, as inversões de 2002 a 2010 totalizaram R\$ 20,6 bilhões em relação ao investimento público de R\$ 46,3 bilhões na mesma época. O investimento no sector rodoviário público e privado em 2010 totalizaram R\$ 15,2 bilhões que correspondeu a 0,42 do PIB. Já no setor ferroviário o quadro apresentou um crescimento, e uma participação diferente. O investimento público total para o setor aéreo em 2003 a 2010 foi de R\$ 8,8 bilhões por média anual, e em Infraero foi investido R\$ 3,4 bilhões (GARCIA, 2014).

A infra-estrutura de transportes neste caso o rodoviário que é o foco do estudo em causa é de extrema importância para o incremento da economia brasileira.

A infra-estrutura de transportes principalmente o rodoviário, no caso brasileiro, exerce grande influência no desenvolvimento do país, sobretudo por sua participação na alocação dos recursos produtivos, na atração e disposição da atividade industrial, na organização do arranjo espacial, na integração entre os povos e no crescimento econômico (NUNES, 2008, 24p)

Além de ajudar no incremento do desenvolvimento de um país, também é considerado como elemento básico para o estabelecimento do mercado interno

também serve de elo de conexão aos mercados aos mercados externos. (PADULA, 2008). É imprescindível na economia, ajuda na melhoria da qualidade dos transportes, neste reduz o custo do frete e a distancia gerando certo rendimento. O desenvolvimento econômico de um país é promovido pelas pelo comercio internacional, diante das exportações. A infra-estrutura econômica estabelece vantagens competitivas as Nações diante do aos comércios internacionais.

Dentro dessa realidade, o sistema rodoviário que abrange o território do estado brasileiro apresenta defasada e não condiz com os ensejos da nação de conquistar o seu desenvolvimento econômico, e pode ate resultar na redução do crescimento que foi conquistado nos últimos anos. Tal realidade pode ser constatada na Região Litoral Sul, onde a infra-estrutura de transporte rodoviário na transferência de produtos para a exportação passa a prejudicar o crescimento econômico da região, ao afetar diretamente produtores agrícolas e dificultar a viabilidade da exportação de produtos regionais com maior valor agregado. (OLIVEIRA; SILVA, 2007.2p)

Apesar de alguns investimentos feitos no setor rodoviário CNT (2014), o setor ainda apresenta embaraces que podem afetar no desenvolvimento e na competitividade do país.

2.1.2 Rodovias

Universalmente o setor transporte é considerado como uma fonte de riqueza e desenvolvimento de um País. A expansão da infra-estrutura de transporte e progresso tecnológico permitiu o acesso de uma região para a outra. Contudo, além dos avanços obtidos, o Brasil enfrenta desafios complexos (CNT, 2011).

Conforme a CNT (2011) o baixo investimento em infra-estrutura restringe o desenvolvimento do país e da infra-estrutura de transporte. Em oposição a este cenário, verificam se altos custos logísticos que consequentemente fazem com que os produtos brasileiros se tornem menos competitivo no mercado internacional, e que por fim diminui o crescimento econômico brasileiro. Ainda CNT, o sistema logístico brasileiro no escoamento da produção, assim como a circulação de pessoas é totalmente dependente do modal rodoviário. O modal rodoviário é considerado a principal fonte de riqueza do Brasil.

Para Rodrigues e Colmenero (2009) Um dos principais desafios do desenvolvimento econômico é a manutenção das rodovias. Os autores ainda

acrescentam que 60% das cargas transportadas pelo Brasil dependem do transporte rodoviário.

Porém CNT, uma das vantagens do modal rodoviário é a rapidez quanto ao embarque e desembarque, flexibilidade para carregar cargas menores ou fracionadas, e também tem como um papel importante o transporte de bens e pessoas em relação à integração. Em contrapartida, apresenta uma infra-estrutura precária. As rodovias são elos culturais que com o decorrer do tempo transformam regiões por onde passam. O mesmo é o fator subordinante da economia, no âmbito nacional e internacional. (YOUNG JOSEPH, 2008).

Para viabilizar o atendimento da demanda a custos razoáveis, o setor transporte deve se dispor de uma infra-estrutura eficiente.

De acordo os dados obtidos PNLT (2012), do percentual de participação de cada modal estimados em função das quantidades de toneladas de cada modal constatou se que 52% de carga transportada pelo Brasil corresponde ao modal rodoviário, 30% ao modal ferroviário, 8% ao cabotagem, seguido de 5% hidroviário e 5% dutoviário. A movimentação inter- regional de mercadorias são determinadas pelas razões do mercado (PNLT, 2012).

A perda tem sido uma das ineficiências do sistema logístico. De acordo o autor a outra consequência da ineficiência logística é o número de mortes. Acrescenta também que:

No Brasil, a infra-estrutura rodoviária necessita de atenção para garantir o escoamento da produção e movimentação de passageiros; melhorar a competitividade dos produtos nacionais, tanto no mercado interno quanto no externo; reduzir as perdas de produto durante o transporte e o número de mortes; aumentar a eficiência logística, e contribuir para o desenvolvimento do País. Assim, é necessário que o desempenho, a segurança e o conforto dos usuários, sejam aperfeiçoados principalmente nos aspectos técnicos que compõem as rodovias: pavimento, sinalização, geometria da via. (CNT, 2011, p.14)

Rodrigues e Colmenero (2009), o modal rodoviário é considerado o modal mais utilizado pelo Brasil. De outro modo, a manutenção das rodovias no País é essencial para que não prejudique o desenvolvimento econômico da nação. Em continuidade o raciocínio dos autores, a ineficiência das rodovias impacta as redes logísticas, e as operações de transporte. A precária infra-estrutura viária é um dos fatores que prejudica o desenvolvimento econômico Brasil e a integração das operações produtivas. A conservação das rodovias é um fator de atenção além de

baixo nível de pavimentação das rodovias, a má qualidade das vias é um fator de risco que pode levar a morte dos motoristas, e eleva os custos das operações de transporte.

Segundo a CNT (2013), 90% da movimentação de passageiros e 65% da movimentação de cargas feitas no Brasil são feitas pelas rodovias. De acordo as investigações feitas pela CNT, constataram que, a deficiência no pavimento e na sinalização ambas totalizou 63,8% da extensão avaliada. Percebe-se que houve um aumento da precariedade do estado em relação 2012 que o índice tinha sido de 62,7% conforme a CNT, e também houve um aumento nos pontos mais acentuados das rodovias de 221 para 250.

No âmbito geral das rodovias para CNT (2011), de acordo as suas pesquisas em rodovias 12,6% delas foram classificadas ótimo, em relação a segurança e conforto, 30% como bom, totalizando 42,6% das rodovias encontram-se em condições favoráveis.

A má conservação das rodovias não somente impacta de forma negativa a economia, como gera um processo de “anti-economia”, ou seja, o volume poupado em serviços de manutenção da qualidade no momento adequado resulta em acréscimo em gastos futuros com obras de reconstrução e em custos adicionais para os usuários das vias. (BARTHOLOMEU, CAIXETA FILHO, 2006, p.17).

De acordo Martins *et al...*(2013), é necessário prever a segurança dos motoristas e dos passageiros antes de qualquer investimento em auto-estradas coisa que no Brasil é consideravelmente baixo. Afirmam ainda os autores que no Brasil o número de acidentes em auto-estrada é menor em relação às rodovias simples. Porém os mesmos afirmam também que para que as empresas brasileiras possam competir no mercado mundial é indispensável o uso do modal rodoviário.

Rodovias é o conjunto de todos os elementos que constituem a infraestrutura de transporte que exige manutenção (COSTA; SANCHÉZ, 2010).

Para Bandeira e Floriano (2004, 3p), “rodovias são estruturas complexas que como objetivo principal servir como via de transporte terrestre para pessoas e cargas”.

Atualmente o transporte rodoviário é responsável de 60% de cargas transportadas pelo Brasil, visto que o seu desempenho sofre limitações por falta de uma infra-estrutura adequada falta (RODRIGUES; COLMENERO, 2009). O mesmo

também responde por 95% do transporte de passageiros e por 90% do comércio. (AKISHINO, 2008).

Schafer (2004), as rodovias estabelecem uma classe de grande porte de empreendimentos e incrementa o crescimento e o ordenamento territorial e permite acesso aos recursos naturais. O setor rodoviário no Brasil possui uma extrema importância pela sua enorme participação no transporte de cargas, principalmente no setor agrícola no seu escoamento da produção.

Essa dependência de rodovias é maior no setor agrícola, para o recebimento dos insumos para o escoamento da produção para os mercados. Por isso, a eficiência do transporte rodoviário reflete na renda dos produtores agrícolas; na lucratividade das suas exportações, que tem seus preços determinados pelo mercado internacional, independente dos custos de produção e de transporte; e nos índices de inflação, já que o item alimentação corresponde aproximadamente, 40% desses índices. (IPEA, 2011, p1).

Além de ampliar e manter o fluxo mercantil entre regiões uma estrada também serve também para interligar culturas ou servir de começo de novo dinamismo econômicos e novos padrões de vida (FILHO, 2013).

Para Bartholomeu e Caixeta Filho (2008), as rodovias em bom estado de conservação geram benefícios econômicos e ambientais. Rodovias em bom estado gera menos custos de transporte, redução de tempo de viagem e manutenção do caminhão, e efetividade econômica.

No Brasil, há o predomínio do transporte rodoviário com 1,7 milhões de quilômetros de estradas e rodovias espalhados pelo território. Uma malha viária em bom estado interfere diretamente no fluxo socioeconômico do país e, para que isso efetivamente se reverta em um bom resultado econômico, as reabilitações devem ser bem projetadas. (RIBAS, 2013, 162p)

É importante o restabelecimento e a expansão da malha rodoviária para que o Brasil se torne competitivo em economia global o bem estar dos cidadãos. (PIRES; GIAMBIAGI, 2000). O preço das mercadorias está ligada a qualidade do pavimento das rodovias. A precariedade das rodovias é um fator que afeta diretamente nos custos dos fretes (PEREIRA, 2006).

Atualmente no estado Santa Catarina, a parte inicial da Serra da rocinha e a seção que divide o RS\SC encontra-se arraigada de curvas, altos índices de rampas, via estreita com menor visibilidade o que diminui o estado de melhoramento. (UFPR, 2010). No estado a rodovia BR-280\SC é essencial para a região porque serve como meio de articulação com as demais do mesmo, pois é a

rodovia primordial para o porto de São Francisco, contribui nas trocas comerciais das regiões do sudoeste do Paraná, Norte e Oeste de Santa Catarina e do Vale do Itajaí. (DNIT, 2009).

Para o desenvolvimento das atividades econômicas e sociais de um país a estrada tem sido um dos meios essenciais para o seu crescimento. No estado de Santa Catarina, a BR-59 era o caminho que ligava os municípios do estado, devido às péssimas condições de infra-estrutura, posteriormente, deixou de existir e foi incorporado a BR-101. A implantação da mesma trouxe influencia a região, ganhos econômicos e desenvolvimento e por outro lado causou mudanças socioeconômicas e culturais. (FAVARETTO, 2012). O Brasil possui uma malha rodoviária extensa, e desestruturada, situação que assola o país e requer atenção. (BEZERRA, 2006). As estradas têm o papel de contribuir no fomento do comércio de uma dada região, e criam proximidade entre populações. Entende-se também que:

O sistema integrado de caminhos e estradas são elementos constitutivos da formação do sistema nacional de economia que promovem o desenvolvimento, gerando contradições. (GOULARTI FILHO, 2013, p3).

Atualmente, o estado Catarinense possui 38,5% de rodovias em estado regular, 26,7% em estado bom, 17,1% em estado ruim, 13,1% em estado ótimo e 4,6% em péssimo estado (MATTOS, 2010).

2.1.3 Competitividade

Nesse capítulo o referido tema vai abordar um pouco sobre a competitividade da maçã no estado catarinense, seus conceitos de acordo com o ponto de vista de alguns autores, a sua importância, e cenário atual de competitividade do estado no escoamento da sua produção.

Ser competitivo é extraordinariamente importante. Portanto, atualmente um dos grandes desafios das empresas é tornarem-se competitivas no mercado (OLIVEIRA, 2009). A competitividade é considerada como um dos grandes desafios atualmente nas empresas brasileiras (DA SILVA, 2001). A capacidade de fabricar ou produzir produtos de melhor qualidade em relação aos concorrentes de acordo com suas capacidades tecnológicas e políticas do mercado (DA SILVA; DA FONSECA, 2010).

O desenvolvimento econômico de uma nação tem como base as vantagens tecnológicas, pois, o mesmo contribui para um nível de vida melhor. (BRASIL, 2005). São competitivas as indústrias que possuem expansão maior de oferta no mercado internacional de seus produtos. A competitividade de um país também pode ser medida pelo nível de exportações e pelo desempenho industrial com o uso de tecnologia (HAGUENAUER, 2012). A competitividade não está ligada ao uso de alta tecnologia, mas sim dos setores industriais e em serviços (FONSECA, 2008).

Entretanto para o mesmo autor é evidente que na atualidade para que uma região se desenvolva é necessário ser competitivo em escala nacional. A mesma só será alcançada através do desenvolvimento de políticas inovadoras.

No contexto global a competitividade origina de dois fatores importantes. Primeiro são as transformações globais em relação às mudanças tecnológicas e organizacionais ou terceira revolução industrial segundo alguns analistas. O segundo é a importância do desempenho das empresas transnacionais nas transformações a nível mundial (BARROS, 2010). No ponto de vista do Silva (2004), a análise da competitividade começa desde o momento em que se criam estratégias numa firma até ao meio externo, e especificar os elementos que prejudiquem e como o fazem.

Para Haguenauer (2012), a competitividade caracteriza-se também como uma habilidade que um determinado PIS tem de superar a eficiência na produção de bens de bens em relação aos outros. E por outro lado a análise dos preços praticados, porém estarão colocados a um preço inferior ao praticado no mercado internacional levando em consideração a eficiência do mesmo. Sobreviver e desenvolver é uma necessidade que está associada à competitividade, porém:

Constata-se que a competitividade passou a definir as novas fronteiras econômicas, com produções em escala, sofisticação das linhas de produção, aumento e melhor qualidade na produtividade. (TISCOSKI; Moraes, 3p)

Com o advento da tecnologia existe um elevado crescimento das micro e pequenas empresas. As mesmas estão cada vez mais preocupadas com a sua posição no mercado, para que sobrevivam e prosperem porém, é importante ter um diferencial competitivo segundo (MORAIS; NETO, 2009).

O processo de desenvolvimento da economia brasileira e do agronegócio em particular não é sustentável do ponto de vista da logística se não

ocorrerem investimentos maciços nas diversas estruturas de transporte e se a opção rodoviária continuar sendo a modalidade predominante do atendimento ao agronegócio. O estrangulamento logístico chegou ao tal ponto que é questionável, do ponto de vista empresarial, investir no continuado aumento da produção. A matriz brasileira de transportes é uma das mais concentradas do mundo na área rodoviária com 60% contra 55% do México, 50% da China, 53% da Austrália, 43% do Canadá e 32% dos Estados Unidos. (CONAB, 2007)

O uso de tecnologia permite certo aumento da qualidade e quantidade de frutos oferecidos aos consumidores e a disposição regular de frutos no mercado (FERNANDES, 2011). Ainda conforme Fernandes, em relação a outras espécies frutíferas a maçã possui melhores condições de armazenagem em geral.

O segmento de produção da maçã apresenta obstáculos que causam deficiência no segmento principalmente para pequenos e médios produtores que operam individualmente tem dificuldades na produção, armazenamento e na comercialização da fruta, pois tais obstáculos afetam na transferência da produção para os outros estados por onde estão instaladas as empresas compradoras (BITTENCOURT; MATTEI, 2008). Os eventos climáticos ainda como a chuva de granizo ainda BNDES (2010), é considerado como um empecilho na agricultura da maçã devido a sua sensibilidade.

Agricultura em Santa Catarina

De acordo com o Nunes (2007), o advento da modernização no setor agrícola, após a segunda Guerra mundial, fez com que a agricultura passasse a ser um fator de extrema importância para a economia de um determinado país, e que o homem exercesse o controle de tudo o que era produzido. No Brasil, a modernização agrícola deu-se na década de 1960, em destaque nas regiões sul e sudeste, o mesmo processo trouxe um crescimento suficientemente agradável, pois, correspondia a maior parte dos produtos exportados pelo Brasil (TEIXEIRA, 2005).

Essas mesmas mudanças geraram caminho para o comércio e um equilíbrio econômico no país, porém, o estado de Santa Catarina teve grande influência com as transformações no setor agrícola onde a maior parte da produção agrícola passou a ser correspondida pela agricultura familiar que atualmente é considerado como o responsável pelo rápido crescimento do setor rural catarinense (MATTEI, 2009). “O apoio à agricultura familiar, tem se constituído uma das principais estratégias básicas para o sucesso econômico de regiões e países em várias partes do mundo” (PIAZZA, 2002).

Trata-se de um estado com proeminência no setor agrícola com grande participação na produção de milho, soja, fumo, mandioca, feijão, arroz, banana, batata inglesa, alho, cebola, trigo, maçã, e com grande destaque também no setor pecuário (LOPES; PONTILI, 2011). O estado catarinense possui uma maior participação na produção nacional de diversas civilizações. De acordo com a tabela abaixo em 2003 o estado catarinense ocupava o quarto lugar em produção nacional de alho, em terceiro lugar em arroz, o quarto em banana, o quinto em batata, o primeiro em cebola, o sétimo em feijão, o segundo em fumo, o primeiro em maçã, o

TABELA- BRASIL-COMPARATIVO DAS SAFRAS-01\02,02\03 e 03\04

PRODUTO	PARTICIPAÇÃO DE SANTA CATARINA NA PRODUÇÃO NACIONAL (%)					COMPOSIÇÃO DE SANTA CATARINA NA PRODUÇÃO NACIONAL
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
Alho	20,63	13,4	12,75	2º	2º	4º
Arroz	8,73	8,81	10,14	3º	3º	3º
Banana	9,83	9,67	9,48	3º	4º	4º
Batata	4,62	4,97	4,18	5º	5º	5º
Cebola	36,44	33,05	34,5	1º	1º	1º
Feijão	6,73	5,63	5,7	6º	7º	7º
Fumo	31,57	33,98	32,9	2º	2º	2º
Maçã	52,39	55,32	52,41	1º	1º	1º
Mandioca	3,15	2,52	2,42	10º	11º	10º

Milho	9,52	8,73	9,02	6º	6º	5º
Soja	1,42	1,26	1,38	9º	10º	9º
Tomate	4,11	3,53	3,55	6º	8º	8º
Trigo	2,45	3,18	2,76	4º	3º	4º
Uva	4,23	3,67	3,95	6º	6º	6º

FONTE: IBGE, LSPA (Dez.\2002 e Dez. 2003).

Décimo em mandioca, o quinto em milho, nono em soja, o oitavo em tomate o quarto em trigo, e por fim o sexto lugar em uva (INSTITUTO CEPA\SC, 2004). Em 2001, as vendas do estado em agronegócio corresponderam a 58% que corresponde a US\$ 3, 028 bilhões (DENARDIN; SULZBACH, 2003).

O cultivo da macieira em Santa Catarina teve o seu início em 1970, e teve como precursor Pedro Alcântara Ribeiro que junto com a Secretaria Estadual da Agricultura deram incentivos aos trabalhos na cultura da macieira e em 2002 foi publicado um manual composto por diversos autores sobre a cultura macieira (PETRI, el al. 2011). Atualmente o Brasil conta com 1.627 produtores agrícolas em Santa Catarina, sendo que 700 produtores agrícolas no Rio Grande do Sul, e cerca de 100 produtores no Paraná (BRDE, 2005). O estado diferencia-se dos demais pela sua heterogeneidade cultural e pelo seu potencial econômico e social (INSTITUTO CEPA\SC, 2004).

Segundo Hessmann (2013), 60% das exportações catarinenses correspondem ao setor agropecuário, o estado é o segundo maior produtor nacional de maçã, cebola, ostras e suínos, e maior, arroz e fumo e terceiro na produção de banana e trigo. Atualmente, o estado conta com Fraiburgo, no meio Oeste do estado e São Joaquim, no Planalto Serrano como os principais e grandes produtores de maçã, as regiões com maior concentração da produção e encontram-se localizadas na região sul do país entre eles destacam-se Santa Catarina e Rio Grande do Sul (BNDES, 2010).

Santa Catarina é o maior produtor de maçã no Brasil responsável por 53,3% de maçãs produzidas no Brasil, e em seguida Rio Grande do Sul com uma parcela de 42,01%, Paraná com 4,4% e por fim São Paulo com 0,1% (EPAGRI\CEPA, 2010-2011). Esses estados representam 95% da produção nacional de maçã, sendo que Santa Catarina detém a maior parte da produção (MELLO, 2006). O estado possui duas mesorregiões com características distintas que são as produtoras de maçã em destaque São Joaquim e Fraiburgo (GASPERIN, 2004). O cultivo da macieira em Fraiburgo, e os grandes pomares existentes na

região dependem das empresas, porém em São Joaquim existe pouca quantidade de produtores com produção variada (BITTENCOURT, 2008).

As câmeras frigoríficas estão localizadas, basicamente, nos municípios de Fraiburgo e de São Joaquim. Em Fraiburgo a capacidade de armazenagem alcança cerca de 100% da produção do Município havendo assim, condições para absorção de parte da produção de outros municípios da região (BRDE, 2005. p58)

Para garantir o abastecimento ao longo de todo o ano é importante que as maçãs sejam conservadas em câmaras frias (SECRETARIA DE POLÍTICA AGRÍCOLA, 2013).

Ainda BNDES:

A cadeia produtiva da maçã é formada pela produção de insumos (mudas, fertilizantes, por exemplo), produção agrícola, classificação embalagem, armazenamento distribuição e comercialização. Em função das exigências de rastreabilidade os critérios internacionais para certificar a produção de maçã baseiam-se na análise de toda a cadeia (BNDES, 2010. p5)

Num mundo globalizado de hoje, o processo de inter-relação entre os componentes de competitividade é importante na cadeia produtiva da maçã (MOTTA, 2010). Ainda o Bittencourt (2008), afirma que o desempenho diferenciado constitui-se pela diversificação de estratégias em busca da competitividade. Segundo os dados do BNDS (2010), as condições climáticas são fatores necessários e essenciais para o cultivo da maçã, porém, o frio é um fator climático crucial para o seu cultivo.

A maçã Gala e a Fuji são as principais maçãs mais produzidas no estado, a do tipo Gala é colhida nos meses de janeiro a fevereiro e a segunda nos meses de Março a Abril, após a saída dos pomares a maçã chega às empresas é armazenada e colocada em câmara frigorífica para a melhor conservação (BRANDT, 2004). As duas diversidades frutíferas segundo Rech 2012 foram as que mais se adequaram ao clima temperado de Santa Catarina. Gala é a maçã mais produzida em Fraiburgo, a sua produção é feita por empresas que possuem estruturas e equipamentos modernos e eficientes. Apresenta lucratividade e é competitiva nas empresas de Fraiburgo-SC (FRUTICULTURA, 2012). “o escoamento da produção é feito por caminhões com câmaras frigoríficas, que possibilitam a conservação da fruta até o local de destino” (RECH, 2012. 58p). Portanto, possui restrita

predisposição para armazenagem, embalagem e classificação (BITTENCOURT et al., 2011).

As estradas por onde são feitos o escoamento da produção da maçã encontram-se em mau estado segundo (BITTENCOURT, 2008). “As atividades socioeconômicas catarinenses estão fortemente vinculadas à infra-estrutura do transporte rodoviário” (MATTOS, 2010.6P). Resumidamente de acordo os autores, o estado catarinense encontra-se dependente do modal rodoviário, portanto, o mesmo vem se apresentando insuficiente no escoamento da produção, pelo tráfego, e pelas condições precárias de infra-estrutura. Os transportes são essenciais, pois, permitem a obtenção de insumos as empresas de seus fornecedores e permitem o acesso dos produtos aos consumidores finais (CNT, 2012).

Representatividade da participação do modal a do modal rodoviário por regiões:

Tabela 1: Participação das rotas atuais na movimentação da mesorregião.

Rota	Modal	Destino	Volume	% carga
A	Rodovia	São Paulo (região sudeste)	7.195	15,8%
B	Rodo-longo curso	Exterior (via Rio Grande)	1.647	3,6%
C	Rodovia	Passo Fundo	1.540	3,4%
D	Rodovia	Uruguaiana	1.502	3,3%
E	Rodovia	Curitiba	1.320	2,9%
F	Hidro-Longo curso	Exterior (via Rio Grande)	1.316	2,9%
G	Rodovia	Salvador (reg. Nordeste)	1.019	2,2%
H	Rodovia	Pelotas	957	2,1%
I	Ferrovia	Passo Fundo	919	2,0%
Outros	Fluxos	Vários	8.532	18,7%
Local			19.669	43,1%
Total			45.620	100%

Fonte: Fiergs. São Paulo, Março de 2012.

De acordo os dados fornecidos pela Fiergs (2012), no estado de Santa Catarina o modal rodoviário é o principal meio de movimentação do fluxo de carga.

A competitividade é definida no âmbito geral como a capacidade que um país, empresas, setor industrial ou uma determinada empresa atuar com eficiência nos seus negócios. Um país torna-se competitivo quando tem a capacidade de prover meios para as suas empresas de modos a garantir o bem-estar da sua população (WOOD JR., CALDAS, 2007). Ainda os autores, são competitivas as indústrias que possuem uma participação maior de seus produtos no mercado internacional (HAGUENAUER, 2012). Enfatiza o autor a questão de adaptação ao mercado, pelo fato de determinado produto possuir baixa qualidade e preço inferior

não significa que é a falta de eficiência do país que produziu, mas sim foi produzido de acordo as estruturas de renda e de consumo de um certo país.

De acordo Rodrigues, A e Rodrigues I (2003), o fomento as estruturas cooperativas são uma das formas de tornar um empreendimento produtivo e competitivo num mercado globalizado. Diante deste contexto pode se dizer que:

Uma região pode ser considerada como base de operações para o processo de globalização cuja competitividade depende dos atrativos que são oferecidos bem como dos incentivos aplicados através de políticas publicas direcionadas. (RODRIGUES, A; RODRIGUES, I. 2003 P5)

Assim como a localização geográfica de um fluxo de empresas também pode ser considerada como um fator de restrição de competitividade.

De acordo Paraginski (2014), o outro fator determinante da competitividade é a estratégia competitiva, de outro modo enuncia o posicionamento que por sua vez determina a rentabilidade de uma empresa. “O conhecimento e controle dos custos logísticos são fatores chaves para a garantia da competitividade dos produtos”. (ANGELO, 2005, 1p). A competitividade pode ser medida pelo seu desempenho e a sua eficácia. Desempenho esta relacionado ao grau de participação de uma empresa no mercado interno e externo. “A eficiência é um indicador de competitividade potencial, na medida em que evidencia a capacidade da empresa em converter insumos em produtos com o máximo rendimento”. (SAKAI, 2005, 37p).

As estradas são importantes porque são meios que permitem deslocamento de transporte para o escoamento da produção de uma determinada região, porém a disposição de uma boa infra-estrutura é crucial para o desenvolvimento socioeconômico.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O conjunto de métodos e processos personalizados que partilham as mesmas regras são chamados de método científico (VICENTE, 2008). Para Diniz e Silva (2008), "a metodologia científica é um conjunto de ações, procedimentos e atividades sistemáticas que permitem o ordenamento e alcance de um objetivo no processo de construção do conhecimento na ciência." De acordo os autores o método científico é um conjunto de caminhos, regras e procedimentos lógicos e ordenados, utilizados na busca da causa de um problema ou fenômeno. Tem como foco um determinado problema deixando-o claro de forma precisa e objetiva.

3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA

Quanto aos fins de investigação a pesquisa é Descritiva.

De acordo Santos (2004), a pesquisa descritiva é recolher dados já existentes e conhecidos que constituem um fato\fenômeno\processo. Tem como objetivo investigar, pontificar e compor idéias que sejam aceite aceita de um fato ou fenômeno.

Segundo Marconi e Lakatos (2008) a pesquisa descritiva descreve, estuda, e decifra fenômenos contemporâneos. Tem como o objetivo a descrição de um fato.

Pesquisa descritiva é narrar às particularidades de uma determinada população ou fenômeno. Tem como uma das características o conjunto de métodos ou processos e coleta de dados. (GIL, 2008).

Quanto aos meios de investigação a pesquisa é Bibliográfica. Porém Lakatos e Marconi (2001) a pesquisa bibliográfica são todos os dados secundários, ou seja, dados já publicados que se encontram em jornais, boletins, livros, revistas monografias, teses, etc. Tem como finalidade fazer com que o pesquisador tenha acesso direto com todo o material escrito, gravado e filmado a cerca de um determinado assunto.

A pesquisa bibliográfica é o estudo ordenado e feito a base de material atingível ao público (MORESI, 2003). A pesquisa bibliográfica tem como objetivo lecionar e debater assuntos com base em menção já publicada em jornais, revistas livros etc. Também busca conhecer melhor fatos já estudados e analisá-los e dando a sua colaboração a respeito do mesmo.

3.2 DEFINIÇÕES DA ÁREA OU POPULAÇÃO- ALVO

De acordo Gabriel (2010), Público alvo é o ponto onde se direcionam todas as estratégias de marketing de uma determinada empresa com o objetivo de atender e satisfazer as necessidades e os desejos do mesmo. É o segmento chave do marketing, porém as estratégias de marketing dependem do público alvo para serem implementadas.

Segmentar o mercado é uma maneira de identificá-lo e dividi-lo em subgrupos distintos, caracterizados por necessidades, desejos e gostos particulares, relativamente homogêneos de modo a permitir uma abordagem mais adequada e uma maior adequação de produtos, serviços comunicação e etc. a esses grupos de pessoas. (SARAIVA, 2009,17p)

“Público alvo é o grupo de consumidores ou possíveis clientes aos quais são dirigidas ações de comunicação ou marketing” (SEBRAE, 2012, 84p).

O presente trabalho tem como população empresas produtor de maçã do estado de Santa Catarina, o estado possui uma extensão territorial de 95.703,487 quilômetros quadrados e população de 6.248.436 habitantes que corresponde a 3,2% da população brasileira. Das 22 empresas pontuadas somente 8 das mesmas responderam o questionário de pesquisa.

Tabela 2: Fontes de títulos de pesquisa bibliográfica

Título	Autores	Fonte de Publicação
Metodologia Científica da Pesquisa	SANTOS, Antonio Raimundo dos (2004)	Livro – A construção do conhecimento
Oportunidades e Desafios para a Engenharia Consultiva no Brasil	GARCIA, João Luiz Kuperman (2014)	Revista – Infra-estrutura de Transporte
Infra-estrutura de transporte e desenvolvimento Regional	ARAÚJO, M.O. (2006)	Artigo – Uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional
Investimento em Infra-estrutura no Brasil	FRISCHTAK, Claudio R. (2009)	Artigo – Histórico Recente e perspectivas
Competitividade e Estratégia Empresarial	CHRISTIAN, Luiz da Silva (2001)	Revista - Um Estudo de caso da indústria automobilística brasileira na década de 1990

Fonte: Dados elaborados pela pesquisadora

3.3 PLANOS DE COLETA DE DADOS

Segundo Kmetek Filho (2005), é a fase da pesquisa onde é feito o emprego de todas as ferramentas feitas e das estratégias escolhidas com o objetivo de fazer a coleta dos dados pretendidos. É trabalho essencial na pesquisa, abrange vários caminhos para a seleção da população que se pretende estudar, a execução das técnicas de coleta, o planejamento e os dados da coleta (CERVO; BERVIAN, 2002).

Para esta pesquisa foram utilizados como meios de investigação dados secundários dados primários.

Dados primários são dados adquiridos e analisados pelo próprio pesquisador que não provem de outrem. Em contrapartida “Dados primários são as variáveis observadas por um dos pesquisadores” (RODRIGUES, 10p).

“Dados secundários é a análise de dados realizados por outrem” (RODRIGUES, 2007, p10). Porém os dados foram coletados por meios de informações existentes em: jornais, artigos, teses, dados bibliográficos e documentos readquiridos no tempo em que o pesquisador desenvolvia a pesquisa.

Dados secundários são todos aqueles dados existentes já publicados que se encontram a disposição do pesquisador. Os mesmos podem ser obtidos por meio

de publicações, governos, dados de uma determinada empresa, artigos, teses, dados e sites oficiais e jornais etc (MATTAR, 2008).

Quanto às técnicas e procedimentos de coleta foram utilizados dados documentais. Dados documentais são todos os dados primitivos como: revisões bibliográficas e pesquisas historiográficas (PIMENTEL, 2001). “As fontes documentais são constituídas por documentos textuais e não textuais, escritos, audiovisuais ou gráficos” (LEITE, 2002, 9p). Essa etapa refere-se à maneira de como é encaminhada a pesquisa e como os dados são adquiridos (RAUPP; BEUREN, 2003). Existem diversas formas de fazer a coleta de dados de uma pesquisa, porque existem varias possibilidades em relação às ferramentas- neste caso as ferramentas ou instrumento da pesquisa é um método que tem como meta colher informações de certa realidade exposto a pesquisa (APOLINÁRIO, 2006).

3.4 PLANOS DE ANÁLISE DOS DADOS

A análise de dados para Campos (2004) é o instante mais importante e a decisão do processo ou da técnica para a realização da analise de dados requer muita atenção e cuidado por parte do pesquisador.

Para a presente pesquisa foram utilizados alguns programas como instrumento de analise de dados Microsoft Word, spell, Google acadêmico, scielo e alguns dados estatísticos sobre a participação das rotas em cada região, para análise dos dados.

Como técnica de análise dos dados adquiridos foi utilizada abordagem qualitativa. “A maior parte desses estudos começa exploratória e descritiva, mas se delinea com tipos correlacionais (sem importância estatística) ou de associação e explicativos(SAMPIERI, 2006; COLLADO, 2006; LUCIO, 2006). Na abordagem qualitativa o pesquisador procura examinar e entender e decifrar os fenômenos estudados por ele sem se interessar com a simbolização numérica (TERENCE; ESCRIVÃO FILHO, 2006).

3.5 SÍNTESES DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Síntese de procedimento metodológico é a escolha do método científico pelo pesquisador apresenta o modo de construção do processo metodológico e a

determinação dos procedimentos e explica como faz a apresentação e análise de dados (MIOTO; TELMA, 2007). De acordo os autores, nesta fase o pesquisador expõe como foi feito o procedimento metodológico, a escolha dos mesmos ate responder os objetivo específicos da pesquisa.

Tabela 3: Procedimento Metodológico

Objetivos específicos	Tipos de pesquisa quanto aos fins	Meios de investigação	Classificação dos dados da pesquisa	Técnica de coleta de dados	Procedimento de coleta de dados	Técnica de análise dos dados
Pesquisar na bibliografia a estrutura do transporte brasileiro rodoviário em Santa Catarina Identificar as dificuldades da estrutura do transporte rodoviário brasileiro Analisar as causas das dificuldades logísticas do transporte rodoviário	Descritiva	Bibliográfica	Dados Secundários	Dados documentais	Publicações, sites, jornais revista	Qualitativo

Fonte: dados elaborados pela pesquisadora

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Apresenta se a seguir o resultado da pesquisa aplicada em algumas empresas consideradas como as maiores produtoras e exportadoras de maçã em Santa Catarina.

A primeira questão aparece representada na Tabela 1 trata do ponto de vista das empresas em relação em relação às rodovias no escoamento da produção da maçã.

Tabela -1

Como a empresa considera o estado das rodovias em Santa Catarina	TOTAL	(%)
BOM	2	25
RUIM	4	50
MUITO BOM	0	0
NORMAL	0	0
PESSIMO	2	25
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

As respostas mostram que 50% das empresas exportadoras de maçã em Santa Catarina consideram Ruim o estado das rodovias no estado, 25% afirmaram que consideram Bom e sendo que 25% consideram péssimo.

A tabela a seguir apresenta o número de empresas em 8 das que foram aplicadas o questionário as que já encontraram dificuldades no escoamento da maçã para a exportação.

Tabela 2- Dificuldade no escoamento da maçã

A empresa já encontrou dificuldades no escoamento da maçã	TOTAL	(%)
SIM	3	37,5
NÃO	5	62,5
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

Porém, de acordo as empresas entrevistadas 62,5% do total afirmaram que não encontraram dificuldades no escoamento da maçã, ao passo que 37,5 dos entrevistados afirmaram que já encontraram dificuldades.

A Tabela 3 apresenta os resultados em relação a influência do estado das rodovias no preço da maçã no exterior.

Tabela 3 – Preço da maçã no exterior

Será que o estado das rodovias afeta no preço da maçã no exterior?	TOTAL	(%)
SIM	5	62,5
NÃO	3	37,5
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

Os resultados obtidos mostram que o estado das rodovias no estado catarinense afetam no preço da maçã no exterior considerando 62,5% das empresas entrevistadas e 37,5% das empresas responderam que o estado das rodovias não afeta no preço da maçã no exterior.

A Tabela 4 apresenta as respostas dos entrevistados de sobre o impacto das rodovias no crescimento econômico das empresas.

Tabela 4- Crescimento econômico

Será que o mesmo impacta no crescimento econômico da empresa	TOTAL	(%)
SIM	6	75
NÃO	2	25
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

Em relação ao crescimento econômico, 75% das empresas afirmam que o o estado das rodovias impacta no crescimento econômico da empresa sendo que 25% responderam que não impacta.

A tabela 5 apresenta qual seria a opinião dos entrevistados se desse para mudar de transporte para o escoamento da maçã.

Tabela 5- Mudança de transporte

Se desse para mudar de transporte a empresa mudaria?	TOTAL	(%)
SIM	3	37,5
NÃO	5	62,5
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

A Tabela 5 mostra que 62,5% das empresas entrevistadas não mudariam de transporte e 37,5% mudaria.

A Tabela 6 mostra as principais dificuldades do transporte rodoviário em santa Catarina.

Tabela 6- As principais dificuldades do transporte rodoviário em Santa Catarina.

Quais são as principais dificuldades do transporte rodoviário em SC assinale as duas principais alternativas	TOTAL	(%)
CONGESTIONAMENTO	0	0
MA CONSERVAÇÃO DAS RODOVIAS	8	66,66
FALTA DE ESTRUTURA	1	8,33
CUSTOS LOGISTICOS	3	25
TOTAL	12	

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

Em relação às principais dificuldades do transporte rodoviário 66,66% aponta que a má conservação é uma das principais dificuldades do transporte rodoviário em Santa Catarina seguido de custos logísticos 25% e 8,33 de falta de estrutura.

Tabela 7- Linhas por onde percorrem os transportes.

Se tivesse que escolher linhas por onde percorrem os transportes em qual a empresa optaria	TOTAL	(%)
FERREA	6	75
RODOVIA	2	25
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

Se tivesse que escolher linhas por onde percorrem os transportes 75% dos entrevistados optou por linhas férreas e 25% escolheriam rodovias.

A Tabela 8 apresenta o nível de satisfação das empresas entrevistadas em relação o estado atual das rodovias.

Tabela 8- Nível de satisfação

Qual o nível de satisfação com o estado atual das rodovias	TOTAL	(%)
SATISFEITO	1	10
MUITO SATISFEITO	0	0
INSATISFEITO	7	70
MUITO INSATISFEITO	1'	10
NORMAL	1	10
TOTAL	10	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

As respostas apontam que 70% dos entrevistados estão insatisfeitos com o estado atual das rodovias, sendo que 10%% satisfeito, 10% muito insatisfeito e 10% consideram o estado normal.

A Tabela 9 apresenta a avaliação de da conservação das rodovias pelas empresas.

Tabela 9- O estado de conservação das rodovias catarinense

Como a empresa considera o estado de conservação das rodovias	TOTAL	(%)
BOM	0	0
RUIM	7	87,5
MUITO BOM	0	0
NORMAL	1	12,5
PESSIMO	0	0
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

As repostas apresentam que 87,5% das empresas entrevistadas consideram ruim o estado das rodovias em Santa Catarina e 12,5% considera normal.

A Tabela 10 apresenta a avaliação dos níveis de colocação em que as empresas colocariam o transporte rodoviário.

Tabela 10

Em que lugar a empresa colocaria o transporte rodoviário	TOTAL	(%)
PRIMEIRO	3	37,5
SEGUNDO	2	25
TERCEIRO	3	37,5
QUARTO	0	0
QUINTO	0	0
TOTAL	8	100

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

De acordo as empresas entrevistas 37,5% colocariam o transporte rodoviário em primeiro lugar, 37,5% em terceiro lugar e 25% em segundo lugar.

5. CONCLUSÃO

O Brasil é um dos países do mundo com uma vasta extensão territorial, e extensa malha de rodovias. Porém, a falta de investimento no setor rodoviário hoje, as rodovias encontram-se em estado precário acarretando assim a comercialização do estado com os outros Países.

O presente trabalho buscou analisar a estrutura do transporte rodoviário em Santa Catarina no escoamento da produção da maçã para a exportação. Para o levantamento de dados foi feita uma pesquisa de campo via telefônica e por correio eletrônico.

Com objetivo de responder os objetivos específicos com relação ao primeiro objetivo específico foi feito um estudo bibliográfico que pode ser contemplado na fundamentação teórica. Com relação ao segundo objetivo foi feita uma pesquisa de campo com as empresas produtoras exportadoras de maçã em Santa Catarina onde o questionário foi aplicado em 25 empresas, na qual obteve-se apenas o retorno de 8 empresas no total de 25, onde 6 questões foram respondidas por via telefônica e duas por e-mail. Com relação ao terceiro objetivo podia-se perceber que no total de 8 empresas 75% afirmam e apontam que um dos principais desafios mais acentuado do transporte rodoviário no estado catarinense é a má conservação das rodovias que faz com que ela se torne decadente, gerando assim altos custos logísticos, no crescimento econômico das empresas, e elevando os custos do produto no exterior.

Diante desse contexto sugere-se um incentivo de reestruturação no setor rodoviário em Santa Catarina, manutenção contínua e segurança de modos a evitar altos custos logísticos, menos competitividade às empresas exportadoras pois, um sistema eficiente de transporte e uma boa infraestrutura rodoviária influenciam no crescimento econômico de uma nação.

Como proposta para esse tema sugere-se uma pesquisa para outras regiões brasileiras que são consideradas como grande pólo para a economia do território brasileiro.

REFERENCIA

AKISHINO, Jorge Eng. – Secretaria do Estado dos Transportes- Departamento de Estradas de Rodagem - Diretoria De Operações: **Conservação Rodoviária. Programa de Integração e Capacitação aos Engenheiros e Técnicos admitidos pelo DER\PR em 2007.** 34p. Julho\2008. Informações disponíveis em: www.der.pr.gov.br. Acesso em: 19\05\2014.

ANGELO, Livia B. Custos Logísticos de Transferência de Produtos. Grupo de Estudos Logísticos Universidade Federal de Santa Catarina. Estudos Realizados- GELOG- UFSC 2005. Disponível em: www.gealog.ufsc.br/joomla/attachments/047-2005. Acesso em: 28\05\2014.

APPOLINÁRIO, Fábio. Metodologia da Ciência: **filosofia e prática da pesquisa\ Fabio Appolinário.** —São Paulo. Reimpressão. Ed. Pioneira Thomson Learning, 2006. 209p. ISBN 8522104093, 9788522104093.

ARAÚJO, M. P. **Infra- estrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional.** 2006. Tese (Doutorado) – Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Piracicaba, 2006. 114p. CDD 388.1. Informações obtidas em: <file:///C:/Users/ACEr/Downloads/MariaAraujo.pdf>. Acesso em: 04\05\2014.

BANDEIRA, Clarice & FLORIANO Eduardo Pagel. **Avaliação de Impacto Ambiental de Rodovias**, caderno Didático nº 8, 1ª Ed.\. Santa Rosa, 2004. 16p. Informações disponíveis em: www.rodoviasverdes.ufsc.br. Acesso em: 23\05\2014.

BARBOSA, Aurora Maria Putton. **Integração Regional de Santa Catarina: A Rodovia BR 282.** Universidade do Estado de Santa Catarina - Centro de Ciências Humanas E Da Educação Departamento de Geografia. Florianópolis-SC. 2010. 94p. Disponível em: <http://www.pergamumweb.udesc.br/dados-bu/000000/000000000010/000010A5.pdf>

BARTHOLOMEU, Daniela Bacchi. **Quantificação dos Impactos econômicos e ambientais Decorrente do Estado de Conservação das Rodovias Brasileiras.** Piracicaba, 2006. 165p. Informações consultadas em: www.cepea.esalq.br/pdf/cepea-tese-dout-daniela.pdf. Acesso em: 15\05\2014.

BARTHOLOMEU, Daniela Bacchi; CAIXETA FILHO, José Vicente. **Impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras:** um estudo de caso. **Rev. Econ. Sociol. Rural**, Brasília, v. 46, n. 3, Sept. 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20032008000300006.

BAUER, Paulo. **Editorial sobre a duplicação da BR 280.** PSDB - Partido Da Social Democracia Brasileira. 16 de Outubro de 2012.

<http://www.psdb.org.br/paulo-bauer-destaca-editorial-sobre-duplicacao-da-br-280/>. 2012.

BEZERRA, Máisa Sandra de Sá. Uma contribuição a Análise de Elementos Básicos do Gerenciamento do Risco de Ocorrência do Roubo de Carga no transporte rodoviário. 2006.126p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte rodoviário) - Universidade Federal do Rio de Janeiro: Coppe/UFRJ.

BITTENCOURT, Cleiton Cardoso et al . **A cadeia produtiva da maçã em Santa Catarina: competitividade segundo produção e packing house**. *Rev. Adm. Pública*, Rio de Janeiro, v. 45, n. 4, Aug. 2011. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122011000400013&lng=en&nrm=iso>. Access on 11 Sept. 2014.

BITTENCOURT, Cleiton Cardoso. **Panorama Da Cadeia Da Maçã No Estado De Santa Catarina: Uma abordagem A partir dos Segmentos Da Produção E De Packing House**. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro Sócio-Econômico Departamento de Economia. Programa De Pós-Graduação Em Economia Área De Concentração: Economia Industrial. Florianópolis 2008. 145p. Disponível em: [file:///C:/Users/ACEr/Downloads/Informativo_-_Maca_2013_\(2\)%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/ACEr/Downloads/Informativo_-_Maca_2013_(2)%20(2).pdf).

MATTEI, Lauro Francisco; BITTENCOURT, Cleiton Cardoso. Panorama Da Cadeia da Maçã Do Estado de Santa Catarina: Algumas evidências do Segmento a produção. II Encontro da Economia Catarinense. Artigos Científicos. Área Temática: **Encontro Rural e Agricultura Familiar**. 24 25 e 26 de abril de 2008- Chapecó, SC. Disponível em: http://www.apec.unesc.net/II%20EEC/sessoes_tematicas/Rural/Artigo1.pdf. Acesso em: 08\10\2014.

BNDES- BANCO Nacional de Desenvolvimento Econômico Social. **Relatório Gerencial Trimestral dos Recursos do Tesouro Nacional**. 4º trimestre de 2012. Rio de Janeiro. Janeiro de 2013. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/download/Relatorio_Recursos_Financeiros_4trimestre2012.pdf Acesso em 08\05\2014.

BNDES. INFORMATIVO TÉCNICO SEAGRI. Fruticultura. A Produção de Maçã no Brasil. Nº 2- Novembro. 2010. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/informativo_SEAGRI/InformativoSEAGRI_02_2010.pdf

BRANDT, M. “Frey” burgo. Acumulação de capital no setor maceiro e continuidade política em Fraiburgo na década de 1960. Florianópolis. Monografia, UNESC, 2004.

BRASIL. II-INOVAÇÃO E COMPETITIVIDADE. Disponível em: www.portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2063232.pdf. Acesso em: 25\05\2014.

BRDE- Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul. **Cadeia Produtiva da Maçã, Comercialização.** Produção, armazenagem, comercialização, industrialização e apoio do BRDE na região sul do Brasil. Armazenagem Diretoria De Planejamento Superintendência de Planejamento. Departamento De Programas E Orçamentos. ESC 2004-01 Cadeia produtiva da maçã. Março\2005. Disponível em: http://www.brde.com.br/media/brde.com.br/doc/estudos_e_pub/ES%202004-01%20Cadeia%20Produtiva%20da%20Maca.pdf.

BRDE- Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul. Diretoria De Planejamento. Superintendência de Planejamento- Departamento De Programas E Orçamentos. Cadeia Produtiva Da Maçã. Produção Armazenagem, Comercialização, Industrialização e apoio do BRDE na Região Sul do Brasil. ES 2004-01.Cadeia produtiva da maçã. Março\2005. Disponível em: http://www.brde.com.br/media/brde.com.br/doc/estudos_e_pub/ES%202004-01%20Cadeia%20Produtiva%20da%20Maca.pdf.

BRDE- Banco Regional do Extremo Sul - BRDE. Superintendência de Planejamento. Cadeia Produtiva da Maçã no Brasil: Limitações e Potencialidades. Diretoria de Planejamento Superintendencia De Planejamento. IS2011-04 Cadeia ProdutivaMaçã. Junho\2011. Disponível em: http://www.brde.com.br/media/brde.com.br/doc/estudos_e_pub/NT%202011-04%20Maca.pdf.

CAMPOS, Claudinel Jose Gomes. **Método de Análise de Conteúdo: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde.** Rer Bras Enferm Brasília (DF) 2004 set/out;57(5):611-4. Informações disponíveis em: <http://www.scielo.br/pdf/reben/v57n5/a19v57n5.pdf>.

Cervo, Amado Luiz- **Metodologia Científica** 5ª Ed- Amado Luiz Cervo, Pedro Alcino Bervian- São Paulo: Prentice Hall, 2002.

CHRISTIAN, Luiz da Silva. **Competitividade e Estratégia Empresarial: Um Estudo de Caso da Indústria Automobilística Brasileira na década De 1990.** Rev. FAE, Curitiba, v.4, n.1p. 35-48, jan.\abr.2001. Disponíveis em: www.fae.edu/publicacoes/pdf/revista-da-fae/fae-v4-n1/competitividade-e-estrategia.pdf. Acesso em: 25\05\2014.

CNT- **Pesquisa CNT de Rodovias.** 17ª edição – 2013. Informações disponíveis em: www.pesquisarodovias.cnt.org.br/paginas/index.aspx. 15\05\2013.

CONAB- Companhia Nacional de Abastecimento. **Corredores de Escoamento da Produção Agrícola. Corredor da BR 163.** 2007. Disponível em: www.conab.gov.br/conabweb/download/nupin/corredor-Escoamento%20BR163.pdf. Acesso em: 25\05\2014.

COSTA, Roberta Maria; SANCHEZ, Luis Enrique. Avaliação do desempenho ambiental de obras de recuperação de rodovias. **Rev. Esc. Minas**, Ouro Preto , v. 63, n. 2, June 2010 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0370-

44672010000200007&lng=en&nrm=iso>. access on 22 Sept. 2014.
<http://dx.doi.org/10.1590/S0370-44672010000200007>.

DA FONSECA, Salvado Alves Antonio Joaquim. **VI Congresso Português de Sociologia. Mundos Sociais: Saberes E Praticas**. Universidade Nova de Lisboa Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Área Temática: Cidades, Campos e Territórios. A Competitividade dos Territórios Num Contexto De Globalização: Uma utopia ou uma realidade? 25 de Junho de 2008. Disponível em: www.aps.pt/vicongresso/pdfs/509.pdf . Acesso em: 25/05/2014.

DA SILVA, Clóvis L. Machado; DA FONSECA, Valéria Silva. **Competitividade Organizacional: uma Tentativa de Reconstrução Analítica**. RAC, Curitiba, Edição Especial 2010, art. 2, PP.33-49. Disponível em: www.scielo.br/pdf/rac/vol14nspe/a03v14ns.pdf. Acesso em: 25/05/2014.

DENARDIN, Valdir F. SULZBACH, Mayra T. A **Agropecuária No Oeste Catarinense-Sc: é Possível Ser Sustentável?** 2003. Disponível em: http://www.ecoeco.org.br/conteudo/publicacoes/encontros/v_en/Mesa4/5.pdf.

DINIZ, Célia Regina; SILVA, Iolanda Barbosa Da. **O Caminho da Ciência: O método Científica**. Metodologia Científica. Campina Grande; Natal: 21. ed. UEPB, 2008. Informações disponíveis em: http://www.ead.uepb.edu.br/ava/arquivos/cursos/geografia/metodologia_cientifica/Me t_Cie_A03_M_WEB_310708.pdf. Acesso em: 06/06/2014.

DNIT- Departamento Nacional De Infra-Estrutura De Transportes. Projeto **de Ampliação da Capacidade Rodoviária da Br-280\SC Trecho São Francisco Do Sul- Jaraguá do Sul (Km0, 0 Ao 71,5)**. Relatório De Impacto Ambiental (RIMA). 2009. Informações disponíveis em: www.dnit.gov.br. Acesso em: 23/05/2014.

Earth e Palmeira. **Análise do Setor de transportes**. 2006. Disponível em: <http://78.46.60.201/cursecon/ecolat/br/06/sempr.pdf> acesso em: 23.03.2014.

EMERIQUE, Lucas Possedente. **O Desenvolvimento Do Setor Maceiro no Sul do Brasil**. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Filosofia e Ciências humanas. Programa de Pós Graduação em geografia. Florianópolis. 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/90983/262170.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

EPAGRI\CEPA. Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina - Epagri. **Centro de Socioeconômica e Planejamento Agrícola-Epagri\Cepa**. Síntese Anual da Agricultura de Santa Catarina. 2010-2011. Disponível em: http://docweb.epagri.sc.gov.br/website_cepa/publicacoes/sintese_2010_2011.pdf.

FAVARETTO, Ângela. A Paisagem e a Estrada: **Estudo do Trecho Norte da Rodovia BR-101 Em Santa Catarina**. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Disponível em: www.soniaa.arq.prof.ufsc.br. Acesso em: 25/05/2014.

FERNANDES, Gabriella Vanderlinde. **Controle e Qualidade a Colheita da Maçã da empresa Renar Maçãs S/A- Fraiburgo\Sc**. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Ciências Agrárias. Curso De Agronomia. Florianópolis-Santa Catarina. Julho de 2011. 66p. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/25494/ragr259.pdf?sequence=1>.

FIERGS. **Projeto Sul Competitivo. Capítulo IV Identificação dos Atuais Gargalos De Infraestrutura**. FIESC, FIERGS, FIEP. Relatório Final da fase 1- São Paulo, Março de 2012. Disponível em: www.file\\C:\\Users\\ACER\\Downloads\\12769-pdf.pdf . Acesso em: 27\\05\\2014.

FIESC- **Santa Catarina em dados**. 2011. Disponível em: www.esag.udesc.br/arquivos/id-submenu\\824\\fiesc-sc-em-dados.pdf. Acesso em: 26\\05\\2014.

FILHO, Alcides Goularti. CONSTRUCTION Of Coastal Road: Defining And Shifting The Roads In The South Of Santa Catarina STATE. Universidade do Extremo Sul Catarinense. **Revista Territórios & Fronteiras**, Cuiabá, vol. 6, n.1, jan.-, 2013.167p. Informações obtidas em: www.ppghis.com . <acesso em: 22\\05\\2014.

FORNAZIER, Armando; WAQUIL, Paulo Dabdab. **Importância do cooperativismo na inserção de pequenos produtores nos mercados**: O caso da produção de maçã na serra catarinense. II Coloquio. Agricultura Familiar E Desenvolvimento Rural. Porto Alegre, 17 e 18 de novembro de 2011. Disponível em: http://www.ufrgs.br/pgdr/eventos/2011/III_Coloquio/arquivos_oficinas/Fornazier.pdf.

FRISCHTAK, Claudio R. **Investimento em Infra-Estrutura no Brasil: Histórico Recente e Perspectivas**. 2009. Informações obtidas em: <http://ppe.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/viewFile/1129/1033> acesso em: 27. 04.2014.

FRUTICULTURA. Efeitos De Políticas Na Eficiência Econômica e Competitividade da Maçã CV. Gala no Brasil. **XXI Congresso Brasileiro de Bento Gonçalves** – RS. 22 A S6 DE Outubro de 2012. Disponível em: <http://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/70043/1/1.pdf>.

GABRIEL Martha. **Marketing na era Digital**. Conceitos, Plataformas E Estratégias. Novatec. 2010. Disponível em: <http://www.novateceditora.com.br/livros/marketingradigital/capitulo9788575222577.pdf> . Acesso em: 17\\06\\2014.

GARCIA, João Luiz Kuperman. **Oportunidades e Desafios para a Engenharia Consultiva no Brasil**: Infra- estrutura de Transporte. Brasília, janeiro. 2014 Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2638/1/TD_1916.pdf acesso em: 02\\05\\2014. ISSN 1415-4765.

GASPERIN, Nicole. **Estudo da Cadeia Produtiva da Maçã em Santa Catarina**. Florianópolis –SC. 2004. Disponível em: <http://tcc.bu.ufsc.br/Economia300234.PDF>.

GEVAERD, Gisele da Silva. **O Crescimento Econômico do Município de Lages no Período De 1960 A 1980**. Universidade Federal De Santa Catarina Centro Sócio- Econômico. Curso de graduação em Ciências Econômicas. Florianópolis. 2004. Disponível em: <http://tcc.bu.ufsc.br/Economia300182.PDF>.

GIL, Robledo Lima. **Licenciatura em Ciências Biológicas**. Disciplina de Pesquisa do Ensino de Ciências e Biologia. Tipos de Pesquisa. Disponível em: <http://wp.ufpel.edu.br/ecb/files/2009/09/Tipos-de-Pesquisa.pdf> Acesso em: 06/06/201

GOULARTI FILHO, Alcides. **A Construção da estrada do Litoral: Definindo e deslocando os Caminhos no Sul de Santa Catarina**. História Econômica. Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Pesquisa Financiada Pelo CNPq e FAPESC. 2013. Disponível em: www.apec.unesc.net/VII-EEC/SESSOES-tematicas/Area%204. Acesso em: 27/05/2014.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina**. Doutor em Economia pela Unicamp, Professor do Departamento de Economia da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Ensaios FEE, Porto Alegre, v.23 n.2, p. 977-1007, 2002. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/viewFile/2049/2431>>.

HAGUENAUER Lia. Competitividade: conceitos e medidas: uma resenha da bibliografia recente com ênfase no caso brasileiro. **Rev. econ. contemp.**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, Apr. 2012. http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1415-98482012000100008&script=sci_arttext. >. access on 25 May 2014. <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-98482012000100008>.

HESSMANN, Luiz Ademir. Canal do Produtor. Noticias de Mercado. O bom ano da Agricultura Catarinense. 17/12/2013. Assuntos econômicos. Disponível em: <http://www.canaldoprodutor.com.br/comunicacao/noticias/o-bom-ano-da-agricultura-catarinense>.

<http://geoconceicao.blogspot.com.br/2012/06/santa-catarina-populacao.html> .undo

ICHIHARA Silvio Massaru. **Impacto do crescimento Econômico sobre as Rodovias de São Paulo: Uma Aplicação de Modelo de Insumo-Produto Combinado com o Geoprocessamento**. Secretaria dos transportes (SP\ ARTESP), São Paulo, Brasil. Revista Economia. Dezembro 2007. Informações disponíveis em: www.anpec.org.br. Acesso em: 24/05/2014.

ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain. Custos Logísticos no Brasil. 2010. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://goo.gl/wrhxH7>>

INSTITUTO CEPA\SC. **Instituto de Planejamento e Economia Agrícola de Santa Catarina**. Secretaria do Estado da Agricultura e Política Rural. IMPACTO

DA Tecnologia da Informação (TI) sobre o Processo Decisório do Agricultor Familiar. Pesquisa desenvolvida com o apoio financeiro do Fundo Rotativo de Estimulo a Pesquisa Agropecuária do Estado de Santa Catarina- FEPA. Agosto\2004. Disponível em: http://docweb.epagri.sc.gov.br/website_cepa/publicacoes/Tec_informacao.pdf. Acesso em: 31\08\2014.

INSTITUTO CEPA\SC. **Instituto de Planejamento e Economia Agrícola de Santa Catarina**. Secretaria de Estado da Agricultura e Política Rural. Museu do Agricultor de Santa Catarina Estudo para Implantação. Pesquisa Desenvolvida com o apoio do financiamento do Fundo Rotativo de Estimulo á Pesquisa Agropecuária do Estado de Santa Catarina- FEPA. Agosto\2004. Disponível em: http://docweb.epagri.sc.gov.br/website_cepa/publicacoes/museu.pdf.

IPEA- **Instituto de Planejamento e Economia Agrícola**. Gargalos e Demanda Da Infra-Estrutura Rodoviária e os Investimentos do PAC: Mapeamento IPEA de Obras Rodoviárias. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Texto para Discussão. Brasília, março de 2011. Disponíveis em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1637/1/TD_1592.pdf.

JR. WOOD, Thomaz; CALDAS, Miguel P. **Empresas Brasileiras e o Desafio da Competitividade**. JUL\SET. 2007. Disponível em: [www.file:///C:/Users/ACER/Downloads/Wood-Caldas-2007-Empresas -brasileiras](http://www.file:///C:/Users/ACER/Downloads/Wood-Caldas-2007-Empresas-brasileiras). Acesso em: 27\05\2014.

Kmeteu Filho, Osmir, 1978- **Pesquisa e Análise estatística** \Osmar Kmeteu Filho. - Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1ª Ed. 2005.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Maria de Andrade. **Fundamento de metodologia científica** \Eva Maria Lakatos, Marina de Andrade Marconi. – 4. Ed.rev. e ampl. – São Paulo: Atlas 2001.

LEITE, João Emanuel Cabral. **Informática Documental**. Curso de **Especialização em Ciências Documentais 2001\2003**. Universidade do Porto Faculdade De Letras. Janeiro, 2002. Disponíveis em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/22990/2/jleiteinfodoc000092389.pdf>.

Lima, Telma Cristiane Sasso de, & Miotto, Regina Célia Tamasso. (2007). **Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico**: a pesquisa bibliográfica. *Revista Katálisis*, 10(spe), 37-45. Retrieved October 28, 2014, from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-49802007000300004&lng=en&tling=pt. 10.1590/S1414-4980200700030000.

LOPES, Janete Leige; PONTILI, Rosângela Maria. **O Trabalhador do Novo Rural Catarinense**: Uma Análise Estatística a partir da PNAD de 2011. ÁREA 3: Demografia e Mercado de Trabalho. 2011. Disponível em: http://www.apec.unesc.net/VII_EEC/sesoes_tematicas/%C3%81rea%20%20Dem%20Trabalho/Trabalhador%20do%20novo%20rural%20catarinense.pdf. Acesso em: 31\08\2014.

Marconi, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa**: Planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados\ Marina de Andrade Marconi, Eva Maria Lakatos. – 7. ed.- São Paulo: Atlas, 2008.

MARGARIDA, Caroline. **Sistema de Informações Como Apoio a Gestão de Risco No Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos**. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro Tecnológico Programa De Pós-Graduação Em Engenharia Civil Área: Cadastro Técnico Multifinalitário E Gestão Territorial. Florianópolis. 2008. Disponível em: file:///C:/Users/ACEr/Downloads/260050.pdf.

MARTINS Fernando, SOARES Vanessa, CAMMARTA Felipe. **Infraestrutura Rodoviária no Brasil**: Uma Proposta para desenvolvê-la. BAIN & COMPANY. 2013. Informações disponíveis em: www.bain.com\offices\saopaulo\pt\images\infrastructure-brief-POR.pdf.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓFILO, c Carlos Renato. **Metodologia da Investigação Científica para ciências sociais aplicadas**. – 2. ed.- São Paulo: Atlas, 2009.

MATTAR, Fauze Najib. **Pesquisa De Marketing**. Edição Compacta. 5ª edição atualizada. 2008. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=Fyt5AZyozlC&oi=fnd&pg=PT47&dq=+dados+secundarios+e+primarios+metodologia+cientifica+da+pesquisa&ots=Z9VP6wIIVu&sig=sGgtJt4PAmSH>. Acesso em: 28\06\2014.

MATTEI, Lauro Francisco. **Panorama da cadeia Da Maçã No Estado de Santa Catarina**. Algumas evidencias do Segmento do Escoamento da Produção. II Encontro de Economia Catarinense. Artigos Científicos. Área Temática: Economia Rural e Agricultura Familiar. 24, 25 e 26 de abril de 2008-Chapecó, SC. Disponível em: http://www.apec.unesc.net/II%20EEC/sesoes_tematicas/Rural/Artigo1.pdf.

MATTEI, Lauro. **Economia Catarinense**: Crescimento com desigualdades Regionais. Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente. 2001. Disponível em: www.apec.unesc.net/v-EEC/sesoes_tematicas/Desenvolvimento%20e%20meio%20ambiente/ECONOMIA%20CATARINENSE%20CRECIMENTO%20COM%20DESIGU. Acesso em: 26\05\2014.

MATTEI, Lauro. **Novo Retrato da Agricultura Familiar em Santa Catarina**. Professor de Cursos de Graduação e de pós-graduação do Departamento de Economia da UFSC. Disponível em: http://www.apec.unesc.net/IV_EEC/sesoes_tematicas/Economia%20rural%20e%20agricultura%20familiar/Novo%20retrato%20da%20agricultura%20familiar%20em%20Santa%20Catarin. Acesso em: 29.08.2014.

MATTOS, Mayra Silva De. **Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos Crise, práxis e autonomia**: espaços de resistência e de esperanças- Espaços de Socialização de Coletivos- Porto Alegre. 2010. Disponível em: file:///C:/Users/ACEr/Downloads/T0018%20%20Mayra%20Silva%20de%220(7).pdf.

MATTOS, Mayra Silva de. **Associação dos Geógrafos Brasileiros. Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos Crise, praxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças** - Espaço de Socialização de Coletivos - Universidade Federal de Santa Catarina. Realizado aos 25 a 31 de julho de 2010. Porto Alegre-RS, 2010.978-85-99907-02-3. Disponível em: www.file\\c:\\Users\\ACEr\\Downloads\\T001. Acesso em: 27\\05\\2014.

MELLO, Loiva Maria Ribeiro de. **Circular Técnica**. Panorama. Bento Gonçalves, RS, Julho. 2005. Disponível em: <http://www.cnpuv.embrapa.br/publica/circular/cir064.pdf>.

MORAIS, Eliéser; NETO, Sílvio Carvalho. Administração. Uni-FACEF. Centro Universitário de Franca - **Portal de Periódicos Eletrônicos**. Business Intelligence como Vantagem Competitiva nas Micro e Pequenas empresas de Franca E REGIÃO. Capa> v.1, n. 1(2009)> Morais. Disponível em: www.periodicos.unifacef.com.br/index.php/forumadm/article/view/620 . Acesso em: 25\\05\\2014.

MORESI, Eduardo. Universidade Católica de Brasília (U CB). **PRÓ-Reitoria de Pós-Graduação-Prpg**. Programa De Pós-Graduação Stricto Sensu Em Gestão Do Conhecimento E Tecnologia Da Informação. Metodologia Da Pesquisa.. Brasília- DF, Mar 2003. Disponível em: http://ftp.unisc.br/portal/upload/com_arquivo/1370886616.pdf Acesso em: 06\\06\\2014.

MOTTA, Marta Elisete Ventura da. **Análise Sistêmica da Cadeia da Maça a Região Sul do Brasil: Uma Perspectiva do Desempenho**. Universidade de Caxias do Sul. Programa De Pós- Graduação Em Administração- Ppga. Curso de Mestrado Em Administração. Caxias do Sul. 2010. Disponível em: http://tede.uces.br/tde_arquivos/5/TDE-2011-01-18T133908Z-425/Publico/Dissertacao%20Marta%20Elisete%20Ventura%20da%20Motta.pdf.

NUNES, Izidoro Tomaz. ABR-101 e a Emigração para o Litoral em Santa Catarina. Universidade Federal de Santa Catarina. **Curso de Graduação em Ciências Econômicas**. Florianópolis, 2008. Disponível em: www.tcc.bu.ufsc.br/Economia293366. Acesso em: 27\\05\\2014.

NUNES, Sidemar Presotto .deser. **O desenvolvimento da Agricultura Brasileira e mundial e a ideia de Desenvolvimento Rural**. Boletim Eletronico CONJUNTURA AGRICOLA. Departamentos de Estudos Socio-Economicos Rurais. Nº 157-MAR\\07.Informações Disponíveis em : <http://www.deser.org.br/documentos/doc/DesenvolvimentoRural.pdf>. Acesso em: 26\\08\\2014.

O Sistema Ferroviário Brasileiro. Brasília: CNT, 2013. 58p. Disponível em: www.cnt.org.br/Imagens acesso em: 05\\04\\2014.

OLIVEIRA, Alessandro VM; Turolla, Frederico Araujo. **Financiamento da Infra-estrutura de Transportes. J. Transp. Lit.** , Manaus, v 7, n. 1, janeiro de

2013. Disponível a partir do
<http://www.scielo.br/scielo.php?Script=sci_arttext&pid=S2238-10312013000100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 27 abr 2014.
<http://dx.doi.org/10.1590/S2238-10312013000100007>.

OLIVEIRA, Cássio Antunes. **Infra-estrutura de Transportes Analise dos principais modais do estado de São Paulo**. Vol.1, No19 (2012). Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1029> acesso em: 02\05\2014.

OLIVEIRA, Henrique Campos de.; SILVA, Monica de Aguiar Mac-Allister da. **Infraestrutura de Transporte Rodoviário na Transferência da Base de Produtos para Exportação na Região Litoral Sul da Bahia**. 2007. Disponível em: www.file\\C:\\Users\\ACER\\Downloads\\311-985-1-PB.PDF. Acesso em: 28\05\2014.

PADULA, Rafael. **Infra-Estrutura I: Transportes. Fundamentos e Propostas para o Brasil**. 2008. 215p- (Pensar o Brasil- Construir o Futuro da Nação). Disponível em: www.confex.org.br/media/Livro-Transportes.pdf .Acesso em: 28\05\2014.

PARAGINSKI, Ana Laura. A Natureza Das Inovações em Agroindústria de Arroz do Rio Grande do Sul. **Revista de Administração e Inovação**, São Paulo, v.11, n.1, p55-72, jan.\mar.2014. Disponível em: www.file\\C:\\Users\\ACER\\Downloads\\Paraginski-2014-A-natureza-das-inovações-em-ag-29910.pdf .Acesso em: 28\05\2014.

PEREIRA, Denis Biolkino de Sousa. **Análise do Impacto das Condições de Rodovias Pavimentadas a Renovação da frota do Transporte Rodoviário De Carga**. 2006. Informações obtidas em: www.repositorio.unb.br. Acesso em: 23\05\2014.

Pesquisa CNT de Rodovias 2011: **relatório gerencial**. - Brasília: CNT: SEST:SENAT, 2011. Informações disponíveis em: www.pesquisarodovias.cnt.org.br.
Pesquisa CNT de Rodovias. 17ª edição. 2013. Disponível em: www.pesquisarodovias.cnt.org.br/paginas/index.aspx. Acesso em: 06\04\2014.

PETRI, José Luiz et al . Avanços na cultura da macieira no Brasil. **Rev. Bras. Frutic.**, Jaboticabal , v. 33, n. spe1, Oct. 2011 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-29452011000500007&lng=en&nrm=iso>. access on 12 Sept. 2014.
http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-29452011000500007&script=sci_arttext

PIAZZA, Leonardo Casagrande. **PRONAF, Agricultura Familiar e Sustentabilidade Econômica em Santa Catarina: Uma Analise Das Condições e Limites Do Financiamento Agrícola**. Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para a Conclusão de Curso do curso de Ciências Econômicas. 2002. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/108540/CNM0180-M.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 29\08\2014.

PIMENTEL, Alessandra. **O Método da Análise Documental: Seu Uso Numa Pesquisa Historiográfica**. Departamento de Psicologia Social e Institucional da Universidade Estadual de Londrina. Cadernos de Pesquisa, n. 114, p.179-195, novembro\2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cp/n114/a08n114>.

PIRES, José Cláudio Linhares; GIAMBIAGI, Fábio. **Retorno dos novos investimentos privados em contextos de incerteza: uma proposta de mudança do mecanismo de concessão rodovias no Brasil**. RAP Rio de Janeiro 34(4): 27-64, jul.\Ago. 2000. Informações disponíveis em: www.bibliotecadigital.fgv.br. <Acesso em: 23\05\2014.

PBLog- **Plano Brasil de Infraestrutura Logística**. Uma Abordagem Sistêmica. Brasil\DF, 2013. Disponível em: http://www.cfa.org.br/servicos/publicacoes/planobrasil_web1.pdf. Acesso em: 13\10\2014.

PNLT- **Plano Nacional de Logística e Transporte**. Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNL. Ministério dos transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT\ MT. Brasília, setembro. 2012. Informações obtidas em: www.transportes.gov.br.

PUGA, F. P.; BORÇA JUNIOR,G. **Perspectiva de Investimentos em Infraestrutura 2011-2014**.BNDES, Visão do desenvolvimento, n.92, 2011.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, ILse Maria. **Metodologia da Pesquisa Aplicável as Ciências Sociais**. 2003. Disponível em: http://200.17.83.38/portal/upload/com_arquivo/metodologia_de_pesquisa_aplicavel_as_ciencias_sociais.pdf.

RECH, Samara. **Análise Econômica dos segmentos produtor e beneficiador da cadeia produtiva da maçã no meio Oeste de Santa Catarina**: aspectos produtivos, transacionais e competitivos. Universidade Federal de Santa Catarina-UFSC. Centro Sócio- Econômico. Departamento de Ciências Econômicas e Relações Internacionais. Florianópolis, 2012. Disponíveis em: <http://necat.ufsc.br/files/2011/10/Samara-Rech.pdf>.

RIBAS, Cristine Yohana. **Estudo Comportativo entre as Metodologias empíricas e Empíricas- Mecanicista de Direcionamento de Reforço de Pavimento Flexíveis: Um Estudo De Caso Da Rodovia BR-282\SC**. 2013. Informações disponíveis em: www.repositorio.ufsc.br. Acesso em: 22\05\2014.

Ribeiro e Ferreira. **Logística e Transportes: Uma Discussão Sobre os Modais de Transporte e o Panorama Brasileiro. XXI Encontro Nacional de Engenharia de Produção**. Curitiba-PR, 23 a 25 de outubro de 2002. Disponível em: <http://tecspace.com.br/paginas/aula/mdt/artigo01-MDL.pdf>. Acesso em: 23.03.2014.

ROCHA, Isa de Oliveira; VIDAL, Leandro Moraes, GUTERRES, Cássio Donadel. **Análise da Infra-estrutura logística das indústrias exportadoras de Grande porte de Santa Catarina**. 2011. Informações disponíveis em: <file:///C:/Users/ACEr/Downloads/510-852-1-PB.pdf>. Acesso em: 20\05\2014.

RODRIGUES Isabel Márcia, COLMENERO João Carlos- **XXIX Encontro Nacional de Engenharia de Produção**. A Engenharia de Produção e o Desenvolvimento Sustentável: Integrando Tecnologia e Gestão – Importância da Manutenção das Rodovias para O Sistema de Redes Logísticas. Salvador, BA, Brasil 06 a 09 de outubro de 2009. Disponível em: www.pg.utfpr.edu.br.

RODRIGUES, Andréia Marize; RODRIGUES, Isabel Cristina. Desenvolvimento Econômico Regional no Contexto de Desenvolvimento Sustentável. **XXI Encontro Nac. de Eng. De Produção**- Ouro Preto, MG, Brasil, 21 a 24 de out de 2003. Disponível em: www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2003-TR0706-0842.pdf. Acesso em: 28/05/2014.

RODRIGUES, William Costa. **Metodologia Científica**. FAETEC\IST. Paracambi. 2007. Disponível em: http://pesquisaemeducacaoufrgs.pbworks.com/w/file/64878127/Willian%20Costa%20Rodrigues_metodologia_cientifica.pdf. Acesso em: 28/06/2014.

Romeu Zarske de Mello. **Revista Portuária**. Economia e Negócios. Transporte e sua Importância. 2009. Disponível em: www.revistaportuaria.com.br/site/?home=artigo acesso em: 05/04/2014.

SAKAI, Jurandir. A Importância Da Logística para a Competitividade das Empresas: **Estudo de Caso na Indústria Polo de Camaçari**. Universidade Federal da Bahia. Escola de Administração. Núcleo de Pós- Graduação em Administração (NPGA). Mestrado Profissional. Salvador. 2005. Disponível em: www.adm.ufba.br/sites/default. Acesso em: 28/05/2014.

SAMPIERI, Roberto Hernández; COLLADO, Carlos Fernández; LUCIO, Pilar Baptista. **Metodologia de Pesquisa**. 3ª Ed.—São Paulo: McGraw-Hill, 2006.

Santos, Antonio Raimundo dos. **Metodologia científica**: a construção do conhecimento\ Antonio Raimundo dos Santos. - 6. Ed. Revista (conforme NBR 14724:2002).- Rio de Janeiro: DP&A, 2004.

SARAIVA Renato Marques. As Principais Ferramentas do Marketing Direto Capazes de atender a Demanda no Atendimento ao Cliente- **Um Estudo De Caso na Agencia Tristeza do Banco do Brasil**. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/24787/000743648.pdf?sequence=1>. Acesso em: 17/06/2014.

SCHAFER, Alexandro Gularte. Aplicação De Produtos Fotogramétricos E do Sensor Laser Scanner em Projetos Rodoviários-**Estudos de Caso: Trecho da SC-414**. Florianópolis, fevereiro de 2004. 2004. Informações disponíveis em: www.docs.pobrasil.org/ARTIGO. < acesso em: 22/05/2014.

SEBRAE- **Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas**. Unidade de Capacitação Empresarial. Manual do Participante. OFICINA Plano de Marketing. Brasília- DF. 2012. Disponível em:

http://www.sebraesp.com.br/arquivos_site/biblioteca/guias_cartilhas/na_medida_plano_marketing_manual_participante.pdf. Acesso em: 17\06\2014.

SECRETARIA DE POLITICA GRICOLA. **Cenário da Cadeia Produtiva da Maça**. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Secretaria da Política Agrícola. Departamento de Comercialização e Abastecimento Agrícola e Pecuário. Coordenação-Geral para Pecuária e Culturas Permanentes. Informativo Nº 54. Ano 6 vol. 54, março de 2013. Disponível em: [file:///C:/Users/ACEr/Downloads/Informativo_-_Maca_2013_\(2\)%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/ACEr/Downloads/Informativo_-_Maca_2013_(2)%20(2).pdf).

Silva, Christian Luiz da. S586. **Competitividade e estratégias internacionais**. Christian Luiz da Silva. Curitiba: Juruá, 2004. 190p.

SILVA, João Fernando Da. **A Divisão Política Administrativa de Santa Catarina: Do Passado Ao Presente**. Florianópolis. 2008. Disponível em: <http://www.spg.sc.gov.br/Cartografia%20e%20Geografia/Dicertacao/A%20DIVISAO%20POLITICO-ADMINISTRATIVA%20DO%20ESTADO%20DE%20SANTA%20CATARINA-DO%20PASSADO%20AO%20PRESENTE>.

SILVEIRA, Luciana Torrezan; BURNQUIST, Heloisa Lee. **Uma Análise da Competitividade Brasileira no Mercado Internacional de Açúcar**. 2012. Disponível em: www.sober.org.br/palestra12\030173.pdf. Acesso em: 27\05\2014.

SOUZA, Lucas Correa de. **Tendência do Crescimento Econômico: PIB Catarinense 2011-2021**. Florianópolis, SC Fevereiro de 2013. Disponível em: www.repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/103867/Monoigrafia. Acesso em: 27\06\2014..

TEIXEIRA, Jodenir Calixto. Modernização da Agricultura no Brasil: Impactos Economicos, Sociais e Ambientais. **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros- Seção Três Lagoas**. Três Lagoas-MS, V2-n.º 2-ano 2, Setembro de 2005. Informações Disponíveis em: <http://www.ceul.ufms.br/revista-geo/jodenir.pdf>. Acesso em: 28.08.2014.

TERENCE, Ana Cláudia Fernandes; ESCRIVÃO Filho, Edmundo. **Abordagem quantitativa, qualitativa e a utilização da pesquisa-ação nos estudos organizacionais**. XXVI- Fortaleza, CE, Brasil, 9 a 11 de Outubro de 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/reben/v57n5/a19v57n5.pdf>. Acesso em: 03\07\2014.

TISCOSKI, Gabriela Pelegri; MORAES, Roberto Costa. Produção Científica Nacional Sobre Competitividade e Cluster: A Construção do Campo de Estudo no Brasil. **XVI SEMEAD Seminários em Administração**. ISSN 2177-3866. Outubro de 2013. Disponível em: www.semead6.tempsite.ws/16semead/resultado/trabalhosPDF/622.pdf. Acesso em: 26\05\2014.

TRIBUNAL de Contas da União. Desenvolvimento de Infra-Estrutura De Transportes no Brasil: Perspectivas e Desafios. Brasília. 2007. Informações disponíveis em: www.portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/dcs. Acesso em: 14/05/2014.

UFPR- Universidade Federal do Paraná. Relatório de Impacto Ambiental-BR-285/RS/SC. Subtrecho São José Dos Ausentes (RS)- Timbê do Sul (SC)-30,3KM **Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura**. Curitiba, Agosto de 2010. Informações disponíveis em: www.dnit.gov.br . Acesso em: 23/05/2014.

URANAU, Bruna Luíza. Universidade de Santa Catarina- Ufsc Centro Socioeconômico. Departamento de Economia e Relações Internacionais. **Estudo Exploratório Sobre Variáveis Intervenientes na produtividade entre os produtores de milho dos municípios de Itapiranga- SC e Sul Brasil- SC**. Florianópolis. 2013. Disponível em: www.ufsc.br/files/2013/09/Monografia-da-Bruna-Luiza-Urnau.pdf .Acesso em: 26/05/2014.

VARRELLA, Leonardo; GONÇALVES, Mirian Buss; FRAZON, Enzo Morosini. Estudo Sobre as Estruturas Logísticas de Apoio aos Portos Catarinenses: Análise de um Empreendimento no Porto de Itajaí. **XXXIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção**. A Gestão dos Processos De Produção e as Parcerias Globais para o Desenvolvimento Sustentável dos Sistemas Produtivos. Salvador, BA, Brasil 08 a 11 de Outubro de 2013. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2013_tn_sto_177_009_22668.pdf Acesso em: 22/09/2014.

VICENTE, Renato. Método Científico. EACH-USP/2008. Disponível em: <http://www.ime.usp.br/~rvicente/MetodoCientifico.pdf>. Acesso em: 06/06/2014.

VIEIRA DE BARROS, Evandro. **A Matriz Energética Mundial e a Competitividade das Nações**: Bases de uma nova Geopolítica. Engevista, v.9, n. 1, p.47-56, Junho 2007. 2010. Disponível em: www.file.c:\Users\ACer\Downloads\183-98-1-PB.pdf. Acesso em: 25/05/2014.

www.agricultura.ruralbr.com.br/noticia/2013/06 Paraná é exemplo de infra-estrutura Multimodal para escoamento da produção. Possibilidade entre rodovia e ferrovia amplia as chances de negociação dos produtores. Daniel Morales. 2013. Acesso em: 06/04/2014.

www.blogdocaminhoneiro.com/tag/historia-do-transporte-no-brasil/.. taag Archives: história do transporte no Brasil. Editora Na Boléia. 2013. Acesso em: 06/04/2014.

YOUNG, Joseph. Rodovias: **Caminhos entre culturas- Highways paths linking cultures, concepção \ original**; Regina Ruivo, Rodney Caetano, Pedro Lichtnow, Arlete Lorini, textos\copy; [fotografia\photography, Guilherme Young].— Cotia, SP: Eolis Produções Culturais, 2008.

ZAMBON, Fabiane Mafini. Universidade Federal de Santa Catarina- **Aspetos Logísticos da Exportação de soja Brasileira**. Florianópolis. 2013. Disponível em:

www.repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/10381/Monografia%20da%20Fabiane%20Zambon.pdf?sequence=1. Acesso em: 25/05/2014.

ANEXO: Questionário aplicado as empresas produtoras e exportadoras de maçã em Santa Catarina.



UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE- UNESC

Ola sou estudante do curso de Administração e Habilitação em Comércio Exterior do Ensino Superior da Unesc. Estou realizando uma pesquisa para o meu trabalho monográfico de conclusão do curso e gostaria da sua colaboração. O objetivo deste trabalho é estudar os desafios do transporte rodoviário em Santa Catarina no escoamento da produção da maçã para a exportação. Desde já, agradeço a sua participação neste projeto.

Maria do Egito Fazenda Coche

O transporte rodoviário é o principal meio de escoamento da produção da maçã para a exportação em santa Catarina.

1. Como a empresa considera o estado das rodovias em Santa Catarina para o escoamento da maçã?

Bom () Ruim () Muito bom () Normal () Péssimo ()

2. Sendo que as rodovias são os principais meios de escoamento da produção de maçã, a empresa já encontrou alguma dificuldade no escoamento da produção da maçã? Sim () Não ()

3. Se a resposta for sim, será que estado das rodovias afeta no preço da maçã no exterior? Sim () Não()

4. Será que o mesmo impacta no crescimento econômico da empresa?

Sim () Não ()

5. E se desse para mudar de transporte para o escoamento da maçã a empresa mudaria? Sim () Não ()

6. Quais são as dificuldades do transporte rodoviário em Santa Catarina?
Assinale duas principais alternativas.

Congestionamento ()

Má conservação das rodovias ()

Falta de estrutura ()

Custos Logísticos ()

7. Se tivesse que escolher linhas por onde percorrem transporte para ser melhorada em qual optaria?

Férrea ()

Rodovia ()

8. Qual é o nível de satisfação da empresa com o estado atual das rodovias? Satisfeito () Muito satisfeito () insatisfeito () muito insatisfeito normal()

9. Como a empresa considera o estado de conservação das rodovias Catarinense?

Bom () Ruim() Muito bom() Normal() Péssimo ()

10. Em que lugar a empresa colocaria o transporte rodoviário?

Primeiro ()

Segundo ()

Terceiro ()

Quarto ()

Quinto ()